

## KINH TẾ - XÃ HỘI

## CẠNH TRANH MỸ - TRUNG QUỐC TRONG NGÀNH Ô TÔ ĐIỆN GIAI ĐOẠN 2020-2024

Nguyễn Văn Lịch\*, Lưu Thị Thanh Mai\*\*, Nguyễn Thị Thu Trang\*\*\*

Ngày nhận bài: 5/12/2025 | Ngày gửi phản biện: 8/12/2025 | Ngày duyệt đăng: 19/12/2025

**Tóm tắt:** Từ năm 2020 đến 2024, cạnh tranh chiến lược giữa Mỹ và Trung Quốc diễn ra trên nhiều lĩnh vực, trong kinh tế, điển hình là ngành ô tô điện (EV). Lo ngại sự xâm nhập và chiếm lĩnh thị trường nội địa từ các thương hiệu ô tô điện Trung Quốc, Mỹ đã áp dụng chính sách kiểm chế nhập khẩu ô tô điện của nước này. Đáp lại, Trung Quốc thực hiện nhiều chính sách nhằm giữ vị thế dẫn đầu trong lĩnh vực này. Những căng thẳng hiện tại không chỉ ảnh hưởng đến nền kinh tế và môi trường của cả hai nước mà còn tác động mạnh mẽ đến toàn cầu. Nhìn vào những động thái hiện tại của Mỹ và Trung Quốc, nhiều ý kiến cho rằng cuộc cạnh tranh sẽ có dấu hiệu căng thẳng hơn trong tương lai, đặc biệt là khi cựu Tổng thống Donald Trump đã tái đắc cử tổng thống thứ 47 của Mỹ.

**Từ khóa:** cạnh tranh, ô tô điện, kinh tế.

**Abstract:** From 2020 to 2024, strategic competition between the United States and China has spanned multiple sectors. In economics, a typical example is the electric vehicle (EV). Concerned that Chinese EV brands might infiltrate and dominate the domestic market, the U.S. has implemented policies to restrict and block EVs of China. In response, China has also enacted various policies to ensure its leading position in this field. The current tensions not only impact on the the economies and environments of both countries but also of the world. Observing the current actions of both the U.S. and China, many believe that the competition will become more intense in the future, especially with former President Donald Trump being re-elected as the 47<sup>th</sup> President of the U.S.

**Keywords:** competition, Electric Vehicles (EV), economics.

### Mở đầu

Quan hệ Mỹ - Trung đã chuyển sang giai đoạn cạnh tranh chiến lược toàn diện từ năm 2020 đến năm 2024. Trong kinh tế, công nghệ, hai nước đã cạnh tranh rất gay gắt trong ngành ô tô điện. Trước tình hình tài nguyên thiên nhiên dần khan hiếm, cạnh tranh về ô tô điện giữa hai nước đã trở nên khốc liệt hơn bao giờ hết, cả hai đều xem đây là cơ hội để vừa giải quyết vấn đề công nghệ, môi trường, vừa củng cố vị thế kinh

\* PGS.TS., Đại học Công nghệ Giao thông Vận tải; Email: nvlichir@yahoo.com

\*\* , \*\*\* , Học viện Ngoại giao

tế toàn cầu và xa hơn là vị thế chính trị trên thế giới. Do vậy, mặc dù chỉ phân tích cạnh tranh trong ngành ô tô điện, nhưng nghiên cứu này sẽ cho thấy cuộc cạnh tranh toàn diện giữa hai nước. Nguyên nhân của cuộc cạnh tranh của Mỹ và Trung Quốc trong lĩnh vực ô tô điện có thể thấy:

### ***Về phía Trung Quốc***

Nguyên nhân kinh tế: Trong những năm đầu thế kỷ XXI, dù Trung Quốc đã trở thành nhà sản xuất ô tô xăng lớn, nhưng các thương hiệu của nước này không đủ sức cạnh tranh với các đối thủ khác trên thế giới. Đồng thời, việc Nhật Bản đã dẫn đầu trong ngành sản xuất ô tô lai sạc điện (xe hybrid) cũng khiến Trung Quốc gặp khó khăn khi đầu tư phát triển vào lĩnh vực này. Do đó, Trung Quốc quyết định tập trung phát triển ô tô điện nhằm cạnh tranh và định hình vị thế trong ngành ô tô toàn cầu. Với hệ thống sản xuất và nguồn nguyên liệu sẵn có từ ngành ô tô xăng, kết hợp với trữ lượng kim loại hiếm dồi dào, Trung Quốc hoàn toàn có thể tận dụng lợi thế để phát triển ô tô điện. Quả thật, sau hơn một thập kỷ phát triển, ngành ô tô điện đã mang lại lợi ích kinh tế to lớn cho Trung Quốc, giúp nước này dẫn đầu thị phần ô tô điện thế giới. Đến tháng 10/2024, Trung Quốc đã chiếm khoảng 76% sản lượng ô tô điện toàn cầu. Bên cạnh đó, nhiều công ty Trung Quốc như BYD, Geely còn mở rộng đầu tư tại châu Âu và Đông Nam Á, đem lại nhiều lợi nhuận, củng cố vị thế của Trung Quốc trong ngành ô tô điện trên thế giới. Trở thành cường quốc số một về ô tô điện không chỉ đem lại giá trị kinh tế khổng lồ, mà còn giúp Trung Quốc có được lợi thế cạnh tranh trước các đối thủ khác ở châu Âu và Mỹ.

Dù Trung Quốc hiện đang nắm giữ thị phần lớn nhất trong ngành ô tô điện toàn cầu, nhưng sự phát triển mạnh mẽ của Tesla tại Trung Quốc đã tạo ra áp lực cạnh tranh cho các công ty ô tô điện nội địa Trung. Năm 2024, Tesla đạt doanh số kỷ lục tại Trung Quốc với hơn 657.000 xe; doanh số toàn cầu là 1,79 triệu xe, vượt qua BYD, hãng ô tô điện hàng đầu Trung Quốc với doanh số 1,76 triệu xe trên toàn cầu (Reuters, 2025). Sự thành công của Tesla không chỉ từ thương hiệu, mà còn nhờ vào các công nghệ tiên tiến. Điển hình là việc Tesla đưa hệ thống “tự lái hoàn toàn” vào Trung Quốc trong quý I năm 2025, trong khi các hãng xe điện của Trung Quốc vẫn đang trong giai đoạn hoàn thiện các hệ thống hỗ trợ lái tiên tiến (The Straits Times, 2024). Trước áp lực ngày càng lớn từ Mỹ, các hãng xe điện Trung Quốc buộc phải tăng tốc trong cuộc đua, nếu không muốn bị tụt lại phía sau. Vì vậy, cạnh tranh với Tesla nói riêng, ngành ô tô điện Mỹ nói chung là một điều tất yếu để Trung Quốc giữ vững vị thế trong ngành ô tô điện toàn cầu.

*Nguyên nhân môi trường:* Với tốc độ đô thị hóa nhanh chóng, Trung Quốc đang phải đối mặt với thách thức lớn để giảm ô nhiễm không khí. Trong nhiều năm qua, Trung Quốc luôn dẫn đầu thế giới về phát thải CO<sub>2</sub>, trong đó giao thông là một trong những nguyên nhân chính gây ra ô nhiễm không khí. Để giải quyết vấn đề trên, Trung Quốc đã đặt mục tiêu trở thành nhà lãnh đạo toàn cầu trong chống biến đổi khí hậu, thông qua phát

triển mạnh mẽ các phương tiện năng lượng mới, đặc biệt là ô tô điện (Wenjing Lyu et al., 2024). Cụ thể, trong sáng kiến “Made in China 2025”, Trung Quốc đã đưa các phương tiện sử dụng năng lượng mới (The Chinese New Energy Vehicle - NEV) vào danh sách các lĩnh vực ưu tiên quốc gia, nhằm giảm khí thải toàn cầu. Ngành ô tô điện còn đóng vai trò quan trọng trong chiến lược chuyển đổi năng lượng của Trung Quốc, hướng đến mục tiêu “giảm phát thải ròng bằng 0 vào năm 2060” (Peter Lovegrove, 2024).

### ***Về phía Mỹ***

*Nguyên nhân kinh tế:* Việc Mỹ cạnh tranh với Trung Quốc trong ngành ô tô điện không chỉ nhằm bảo vệ ngành ô tô điện nội địa, mà còn mang ý nghĩa chiến lược trong việc định hình thị trường ô tô điện toàn cầu, củng cố vị thế nền kinh tế số một thế giới. Nhu cầu tiêu thụ ô tô điện gia tăng tại Mỹ, giá thành hấp dẫn là yếu tố chính giúp ô tô điện Trung Quốc dễ dàng thâm nhập thị trường và thu hút người tiêu dùng, đặt ra thách thức không nhỏ cho các hãng ô tô điện Mỹ. Nếu không có các biện pháp bảo hộ kịp thời cho ngành ô tô điện nội địa, sự bứt phá mạnh mẽ của ô tô điện Trung Quốc không chỉ đe dọa ngành công nghiệp ô tô - một trụ cột quan trọng của nền kinh tế Mỹ, mà về lâu dài còn ảnh hưởng đến vị thế kinh tế của Mỹ trên thế giới. Bên cạnh đó, trong bối cảnh toàn cầu hướng tới chuyển sang năng lượng xanh, thị trường ô tô điện dự kiến sẽ bùng nổ với quy mô 1,66 nghìn tỷ USD vào năm 2030 (Grand View Research, 2020). Trước một Trung Quốc đang dẫn đầu thị phần ô tô điện thế giới (đến tháng 10/2024 đã chiếm khoảng 76% sản lượng ô tô điện toàn cầu (Amy Hawkins, 2024), Mỹ không thể để Trung Quốc chiếm lĩnh ưu thế trong một thị trường có tiềm năng lớn như vậy. Vì thế, cạnh tranh với Trung Quốc về xe điện không chỉ giúp Mỹ bảo vệ ngành ô tô điện nội địa, mà còn giúp kiểm soát thị trường ô tô điện toàn cầu.

*Nguyên nhân chính trị:* Thực tế cho thấy, cạnh tranh giữa Mỹ và Trung Quốc đã lan rộng khắp các lĩnh vực kinh tế, chính trị và quân sự, trong đó “chiến trường” nổi bật nhất là công nghệ. Cạnh tranh chiến lược về công nghệ không chỉ là cuộc đối đầu về kinh tế, mà còn là cuộc đấu tranh về an ninh quốc gia và quyền lực toàn cầu. Cả hai nước đều coi công nghệ là công cụ quan trọng để củng cố vị thế và ảnh hưởng của mình trên trường quốc tế, vì thế đang cố gắng ở mức cao nhất để giảm sự phụ thuộc lẫn nhau về công nghệ, trong đó, ô tô điện là lĩnh vực điển hình. Việc hạn chế ô tô điện của Trung Quốc cho thấy Mỹ đang lo ngại về an ninh quốc gia. Cụ thể, Mỹ lo sợ các phương tiện kết nối từ Trung Quốc có thể theo dõi và thu thập dữ liệu cá nhân từ người dùng, gồm thông tin về vị trí và hành vi của tài xế. Đây là một nguy cơ lớn đối với an ninh trong bối cảnh sự phụ thuộc vào công nghệ ngày càng gia tăng.

Mặt khác, việc Mỹ đánh thuế đối với xe điện của Trung Quốc đã tạo cơ hội để các nước khác noi theo, có cơ để áp dụng các biện pháp tương tự. Cụ thể, vào tháng 8/2024 Canada đã tăng thuế lên 100% đối với xe điện nhập khẩu từ Trung Quốc. EU cũng đã tăng thuế lên 35,3% vào tháng 9/2024 nhằm bảo vệ nền công nghiệp nội địa, tránh sự phụ thuộc vào công nghệ Trung Quốc. Rõ ràng là thông qua kinh tế, dù vô tình hay cố ý, Mỹ đã lôi kéo, tập hợp được thêm đồng minh nhằm cô lập, bao vây Trung Quốc.

Bên cạnh đó, đầu tư phát triển ngành ô tô điện còn giúp Mỹ tự chủ nguồn khoáng sản và công nghệ pin - hai yếu tố then chốt không chỉ đối với công nghệ xanh, mà còn đối với nhiều ngành công nghiệp trọng yếu khác, từ sản xuất thiết bị gia dụng đến công nghệ quốc phòng. Liên quan đến vấn đề này, ngày 20/9/2024, Mỹ đã đầu tư hơn 3 tỷ USD cho 25 dự án để đầu tư sản xuất pin xe điện tiên tiến và các vật liệu pin khác, nhằm giảm sự thống trị của Trung Quốc trong lĩnh vực này. Theo Mỹ, đây là công việc khó khăn, “nhưng còn hơn là mất việc làm vào tay các đối thủ nước ngoài”. Điều này thật dễ hiểu, vì thất nghiệp gia tăng, đồng nghĩa với vị thế, uy tín của chính quyền sẽ suy giảm. Ở Mỹ, khoảng 9,7 triệu việc làm, khoảng 5% việc làm trong khu vực tư nhân phụ thuộc vào ngành ô tô. Nếu để Trung Quốc chi phối chuỗi cung ứng khoáng sản và công nghệ lithium, Mỹ sẽ mất lợi thế chiến lược không chỉ trong công nghệ xanh, mà còn trong hàng loạt ngành công nghiệp then chốt khác, đe dọa trực tiếp đến vị thế siêu cường của nước này.

Về phía Trung Quốc, từ năm 2015, nước này đã xác định ngành ô tô điện là một trụ cột quan trọng; là ngành công nghiệp then chốt để đảm bảo sự thịnh vượng của đất nước theo chiến lược “Sản xuất tại Trung Quốc 2025”. Như vậy, hạn chế ô tô điện của Trung Quốc, cũng chính là hạn chế sự vươn lên của Trung Quốc cả trước mắt và trong tương lai.

## **1. Tình hình cạnh tranh Mỹ - Trung Quốc trong lĩnh vực ô tô điện**

### ***Chính sách cạnh tranh của Mỹ đối với Trung Quốc***

Từ năm 2010, Mỹ đã đầu tư sản xuất ô tô điện để giảm khí thải, chi phí nhiên liệu và phụ thuộc vào dầu mỏ. Tuy nhiên, việc Trung Quốc dẫn về ô tô điện từ 2020-2024 đã thúc đẩy Mỹ thực hiện nhiều biện pháp phát triển ngành này trong nước.

Tháng 11/2021, Mỹ đã ban hành luật Đầu tư Hạ tầng và Việc làm (IIJA). Luật này sẽ hỗ trợ, chi tiêu hơn 7,5 tỷ USD để xây dựng cơ sở hạ tầng cho ô tô điện và 43 tỷ USD cho sản xuất pin, nâng cấp lưới điện. Ngoài ra, Mỹ còn có chính sách khuyến khích tiêu dùng ô tô điện nội địa, với mục tiêu “đến 2030, một nửa số xe mới bán ra sẽ là xe không phát thải” (The White House, 2021). Để thực hiện mục tiêu này, Quốc hội Mỹ đã thông qua luật Giảm phát (IRA) nhằm mở rộng và tăng cường hệ thống sạc cho ô tô điện trên toàn quốc. Bên cạnh đó, nhằm giảm phụ thuộc vào Trung Quốc, Mỹ cũng đưa ra khoản hỗ trợ 3.750 - 7.500 USD cho người dân Mỹ dùng ô tô điện sản xuất tại Bắc Mỹ, hoặc từ các nước có FTA với Mỹ, như Australia và Canada. Tháng 1/2024, Quốc hội Mỹ còn thông qua các quy định mới cấm Bộ Quốc phòng mua pin do 6 công ty Trung Quốc sản xuất. Quy định này cho thấy tham vọng của Mỹ là xây dựng một chuỗi sản xuất pin ô tô điện độc lập với Trung Quốc.

Không chỉ đưa ra luật kích cầu nội địa và giảm sự phụ thuộc vào Trung Quốc, Mỹ còn tăng thuế đối với ô tô điện Trung Quốc. Theo Mỹ, các khoản trợ cấp lớn của Trung Quốc cho ô tô điện sẽ dẫn đến cung vượt quá cầu trong nước, khiến xuất khẩu ô tô điện

của Trung Quốc tăng 70% từ năm 2022 đến 2023. Điều này sẽ gây nguy hiểm cho đầu tư của các quốc gia khác như EU và Mỹ. Vì vậy, ngày 27/9/2024, Mỹ đã chính thức tăng thuế đối với ô tô điện Trung Quốc từ 25% lên 100% (The White House, 2024).

### ***Phản ứng của Trung Quốc trước những chính sách của Mỹ***

Trước các chính sách của Mỹ, Trung Quốc cho rằng luật IRA đã vi phạm quy định của WTO. Do đó, ngày 26/3/2024, Trung Quốc đã khiếu nại lên WTO về trợ cấp của Mỹ đối với ngành này. Tuy nhiên, WTO cũng cáo buộc Trung Quốc thiếu minh bạch trong việc trợ cấp cho các ngành công nghiệp lớn, đặc biệt là xe điện, chất bán dẫn, thép... (Richard Spencer, 2024). Điều này càng cản trở việc Trung Quốc bảo vệ ngành ô tô điện của họ.

Trong khi Mỹ không ngừng gia tăng cản trở, thì Trung Quốc vẫn quyết tâm dẫn đầu ngành ô tô điện. Từ năm 2001, trong kế hoạch 5 năm về kinh tế, Trung Quốc đã đưa ô tô điện thành ngành quan trọng. Từ năm 2009 đến năm 2022, Trung Quốc đã chi hơn 2000 tỷ Nhân dân tệ để trợ cấp và giảm thuế ô tô điện, cũng như tiếp tục gia hạn miễn thuế ô tô điện từ năm 2023 đến năm 2027. Các công ty ô tô điện trong nước của Trung Quốc, như BYD và SAIC Motor đã nhận được những khoản hỗ trợ lớn, để tăng cường cạnh tranh với các hãng xe quốc tế hàng đầu. Nhờ đó, BYD đã vượt Tesla, trở thành nhà sản xuất ô tô điện lớn nhất thế giới.

Bên cạnh việc phát triển ô tô điện trong nước, Trung Quốc còn thâm nhập vào thị trường Mỹ bằng cách sản xuất các loại xe giá rẻ; trợ cấp cho các nhà sản xuất ô tô điện của mình. Vì vậy, mặc dù bị áp thuế 100%, BYD vẫn có thể cung cấp ô tô điện rẻ nhất thị trường Mỹ. Giá xe của Trung Quốc đã có trợ cấp, trong khi giá của Mỹ thì chưa có (nên có thể lên tới 10.000 USD tùy thuộc vào nhà sản xuất, giá xe, nơi bán...).

Nhờ những chính sách đồng bộ và tầm nhìn dài hạn, từ năm 2015, Trung Quốc đã dẫn đầu về tiêu thụ ô tô điện. Năm 2022, lần đầu tiên ô tô điện của Trung Quốc chiếm 59% sản lượng ô tô điện toàn cầu. Từ năm 2018 đến năm 2023, nhập khẩu ô tô điện của Mỹ từ Trung Quốc đã tăng từ 7,2 triệu USD lên 388,8 triệu USD (David Coffin và Jeff Walling, 2024).

## **2. Tác động của cuộc cạnh tranh ô tô điện Mỹ - Trung Quốc**

### ***Đối với Mỹ***

*Tác động tích cực:* Việc cạnh tranh với Trung Quốc về ô tô điện không chỉ mang lại nhiều tác động tích cực đến công nghệ và năng lực sản xuất của ngành ô tô điện, mà còn góp phần gia tăng cơ hội việc làm cho Mỹ. Trước hết, cuộc cạnh tranh đã thúc đẩy chính phủ và các doanh nghiệp đổi mới công nghệ, nâng cao năng lực sản xuất ô tô điện nói riêng, trong công nghệ, giao thông, năng lượng sạch,... nói chung. Với phương châm “thúc đẩy đổi mới, nghiên cứu để cung cấp các giải pháp giao thông sạch, rẻ và dễ tiếp cận cho người Mỹ”, Chính phủ Mỹ đã đầu tư mạnh vào nghiên cứu và phát triển về pin và hệ thống sạc xe điện, cũng như phát triển các công nghệ tiên tiến giúp khử cacbon trong giao thông vận tải, tạo điều kiện thuận lợi cho các tập đoàn ô tô nâng cao năng lực sản xuất, chất lượng sản phẩm, giảm giá thành (Energy.gov, 2024). Việc mở rộng đầu tư

vào ngành công nghiệp này đã tạo ra nhiều việc làm mới tại Mỹ, riêng giai đoạn 2016-2023, lĩnh vực ô tô điện đã tạo thêm khoảng 179.300 việc làm (Environmental Defense Fund, 2024).

*Tác động tiêu cực:* Nhờ độc quyền công nghệ pin lithium - sắt phốt phát với chi phí thấp hơn khoảng 30% so với các loại pin tương đương của Mỹ, các công ty Trung Quốc đang nắm giữ lợi thế cạnh tranh lớn, trở thành đối tác chiến lược, được nhiều công ty ô tô điện Mỹ săn đón. Vì thế, việc Mỹ hạn chế các doanh nghiệp Trung Quốc, điển hình là việc Mỹ đình chỉ dự án pin ô tô điện của công ty ô tô Ford với CATL đã gây ra những khó khăn về chuỗi cung ứng ô tô điện nội địa Mỹ (Jane Nakano và Quill Robinson, 2023). Việc xây dựng các nhà máy sản xuất pin trong nước, hoặc tìm kiếm nhà cung cấp ở thị trường mới đòi hỏi đầu tư lớn và mất nhiều thời gian, khiến các doanh nghiệp ô tô điện Mỹ phải đối mặt với chi phí sản xuất cao hơn, khó khăn hơn trong việc duy trì mức giá cạnh tranh.

### ***Đối với Trung Quốc***

*Tác động tích cực:* Việc Mỹ áp dụng thuế cao sẽ thúc đẩy Trung Quốc tập trung vào thị trường châu Á, nơi thân thiện hơn với sản phẩm của họ. Trong bốn tháng đầu năm 2024, xuất khẩu ô tô điện của Trung Quốc sang châu Á đạt 4,2 tỷ USD, tăng 68% so với 2,5 tỷ USD năm 2023. Thái Lan vẫn là quốc gia nhập khẩu hàng đầu ô tô điện của Trung Quốc, với 600 triệu USD trong bốn tháng đầu năm 2024 (Betty Huang và Le Xia, 2024). Ngoài ra, Trung Quốc còn tận dụng những ưu đãi thuế quan tại Thái Lan, Indonesia... để xây dựng những nhà máy ô tô điện tại đây, từ đó tăng cường xuất khẩu, giúp Trung Quốc giữ vững vị thế dẫn đầu trong sản xuất và xuất khẩu ô tô điện trên thế giới.

Mặt khác, việc Mỹ áp thuế cao đã bắt buộc Trung Quốc phải tìm ra những công nghệ mới để giảm chi phí, nâng cao chất lượng sản phẩm. Như vậy, chính sức ép từ Mỹ đã làm cho Trung Quốc tiên bộ nhanh hơn, cạnh tranh với Mỹ nhiều hơn.

*Tác động tiêu cực:* Cuộc cạnh tranh đã làm cho Trung Quốc phải đối mặt với những tác động tiêu cực về kinh tế. Mặc dù Trung Quốc có thể chuyển xuất khẩu sang châu Á, nhưng điều này sẽ khiến Mỹ nghi ngờ về việc Trung Quốc chuyển sản xuất sang Đông Nam Á để tránh thuế chống bán phá giá và trợ cấp. Nếu đúng, Mỹ có thể áp thuế cao không chỉ với hàng hóa từ Trung Quốc, mà còn từ các quốc gia hỗ trợ Trung Quốc lách thuế. Như vậy, Trung Quốc không chỉ mất thị trường Mỹ, mà còn mất luôn cả các thị trường láng giềng. Đồng thời với mất mát đó, niềm tin và sự liên kết của Trung Quốc với các đối tác ở châu Á chắc chắn cũng sẽ suy giảm.

Về doanh thu, chính sách thuế cao của Mỹ đã làm xuất khẩu ô tô điện của Trung Quốc sang Mỹ giảm từ 1,6% vào năm 2021 xuống còn 0,7% vào năm 2023 và dưới 0,5% trong quý đầu 2024 (Yvonne Zhang, 2024). Điều này khiến các nhà sản xuất ô tô điện Trung Quốc phải chịu lỗ hàng tỷ USD. Năm 2024, ba nhà sản xuất ô tô điện là Zpeng, Zeekr

Intelligent Technology và Leapmotor đã bị lỗ đến 42,9 tỷ Nhân dân tệ (6 tỷ USD) (Ren Daniel, 2024). Ngoài ra, Mỹ hiện là thị trường lớn nhất nhập khẩu pin lithium-ion của Trung Quốc, nên các chính sách cạnh tranh và thuế của Mỹ có thể khiến Trung Quốc mất đi một thị trường quan trọng để xuất khẩu các sản phẩm năng lượng sạch.

### ***Đối với thế giới***

*Tác động tích cực:* Việc Mỹ áp thuế cao đối với ô tô điện Trung Quốc đã tạo ra cơ hội cho Hàn Quốc, Nhật Bản... tăng cường xuất khẩu vào Mỹ. Ví dụ, trong nửa đầu năm 2024, doanh số ô tô điện của Hàn Quốc tại Mỹ đã tăng 60,8% nhờ đạo luật IRA. Cạnh tranh về giá giữa Mỹ và Trung Quốc cũng mang lại lợi ích cho các nước trung gian. Dự kiến, đến năm 2027, hơn 40% công suất sản xuất ô tô điện của Samsung và LG sẽ đặt tại Mỹ. Cùng với việc giảm xuất khẩu vào Mỹ, Trung Quốc chuyển sang các thị trường khác như Australia (năm 2024, Australia tiêu thụ đến 98.000 ô tô) (Wion Web Desk, 2024). Với giá cả phải chăng và ít cạnh tranh với ô tô điện của Australia, xuất khẩu ô tô điện của Trung Quốc vào đây không chỉ mở ra thị trường mới, mà còn đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của người dân Australia.

*Tác động tiêu cực:* Cuộc đua trong ngành ô tô điện giữa hai siêu cường đang tạo ra một bước tiến mới trong nỗ lực giảm khí thải, chống biến đổi khí hậu toàn cầu. Tuy nhiên, sự chuyển đổi này cũng đặt ra những thách thức lớn đối với các nước có nền kinh tế phụ thuộc nhiều vào xuất khẩu dầu mỏ như Congo, Angola và Iraq (Nick Ferris, 2021). Khi nhu cầu dầu mỏ suy giảm, thu ngân sách của họ bị ảnh hưởng nghiêm trọng, gây ra bất ổn kinh tế và xã hội. Trong bối cảnh đó, nếu không có những chuyển đổi kịp thời, họ sẽ phải đối mặt với khủng hoảng kinh tế sâu rộng.

Bên cạnh đó, cạnh tranh gay gắt về ô tô điện cũng gây ra các thách thức môi trường. Quá trình khai thác cobalt và lithium, nếu không được quản lý chặt chẽ, có thể gây ra ô nhiễm nguồn nước, đất đai và phá hủy hệ sinh thái. Đặc biệt, trong bối cảnh cả Trung Quốc và Mỹ đều thúc đẩy sản xuất ô tô điện, việc nhiều pin ô tô điện hết hạn sử dụng sẽ gây ra ô nhiễm nặng nề cho môi trường, do chúng chứa nhiều chất độc hại như axit và chì. Nếu không được tái chế đúng cách, những chất này có thể thấm vào đất và nước, ảnh hưởng xấu đến môi trường.

Về lâu dài, khi ô tô điện đã được sử dụng rộng rãi, các tiêu chuẩn về công nghệ, môi trường... sẽ được nâng cấp, trở thành phổ biến. Điều này sẽ gây ra nhiều khó khăn, bất lợi cho những nước đi sau, nhất là những nước yếu về khoa học công nghệ.

### **3. Triển vọng cạnh tranh Mỹ - Trung Quốc và giải pháp cho Việt Nam trong ngành ô tô điện**

#### ***Triển vọng cạnh tranh giữa Mỹ và Trung Quốc***

Cạnh tranh về ô tô điện giữa Mỹ và Trung Quốc không chỉ là cuộc đua về công nghệ, mà còn là cuộc đối đầu về địa chính trị và kinh tế. Việc Mỹ tăng thuế ô tô điện Trung

Quốc lên 100% là một nấc thang căng thẳng trong quan hệ thương mại giữa hai nước nói chung, trong ô tô điện nói riêng. Đặc biệt, khi ông D. Trump lên làm Tổng thống, chính sách sản xuất và nhập khẩu ô tô điện của ông Trump đã khác so với Tổng thống Biden. Cụ thể, ngày 20/1/2025, ông đã ký sắc lệnh chấm dứt các mục tiêu về xe điện của chính quyền tiền nhiệm. Ông Trump cho rằng, việc chấm dứt chính sách này sẽ giúp công nghiệp ô tô Mỹ tránh nguy cơ bị “tiêu diệt hoàn toàn”, ngăn Trung Quốc chiếm ưu thế trên thị trường ô tô toàn cầu. Tuy nhiên, dù Mỹ có chuyển hướng sang ô tô xăng, thì căng thẳng với Trung Quốc trong ngành ô tô điện vẫn khó giảm, vì trong bối cảnh cạnh tranh công nghệ leo thang giữa hai bên, ô tô điện vẫn là một công cụ chiến lược của Mỹ trong việc kiểm chế sự thống trị của Trung Quốc trên thị trường ô tô điện toàn cầu.

Về phía Trung Quốc, trong tương lai, nước này sẽ tiếp tục làm cho cạnh tranh gay gắt hơn, khi tiếp tục tận dụng lợi thế vượt trội của họ để mở rộng thị trường xe năng lượng mới, bao gồm đẩy mạnh hợp tác giữa các doanh nghiệp ô tô trong nước với các quốc gia trong RCEP và chiếm lĩnh thị trường Nam Mỹ, châu Phi (Zhang Xiaolan, 2024). Việc thiết lập các cơ sở sản xuất tại những khu vực trên sẽ giúp Trung Quốc chiếm ưu thế trước các đối thủ. Vì vậy, ngay cả khi đối mặt với thuế quan nghiêm ngặt hơn từ Mỹ, Trung Quốc vẫn có thể tìm biện pháp để tiếp tục duy trì vị trí dẫn đầu của mình trong ngành ô tô điện.

### ***Giải pháp cho Việt Nam***

Cạnh tranh gay gắt giữa Mỹ và Trung Quốc cho thấy ngành ô tô điện đang bước vào giai đoạn phát triển sôi động. Điều này đồng thời phản ánh nhu cầu cấp thiết của các quốc gia trong việc chuyển đổi sang phương tiện thân thiện với môi trường, trong đó có Việt Nam. Hiện nay, một số doanh nghiệp ô tô tại Việt Nam như VinFast đã sản xuất ô tô điện. Chính phủ cũng đã ban hành các chính sách khuyến khích sử dụng “xe xanh”. Tuy nhiên, doanh số tiêu thụ ô tô điện tại Việt Nam mới chỉ chiếm 0,7% toàn khu vực Đông Nam Á. Người tiêu dùng còn e ngại dùng ô tô điện do thiếu trạm sạc, giá cao và thông tin chưa rõ ràng. Điều đó đặt ra thách thức lớn cho ngành công nghiệp ô tô điện tại Việt Nam (Lê Anh Tú, 2023). Nhìn vào các chính sách, hoạt động của Mỹ và Trung Quốc, Việt Nam có thể học hỏi một số kinh nghiệm nhằm khắc phục những thách thức đặt ra đối với ngành ô tô điện trong nước. Cụ thể:

*Trước hết*, cần nâng cao nhận thức, giúp người dân hiểu rõ lợi ích của ô tô điện (Nguyễn Văn Tổng Em và Nguyễn Lê Duy Khải, 2024). Vì vậy, cần thông tin đầy đủ về tính năng, công dụng, đặc biệt là giá trị về môi trường của xe điện. Chỉ khi có hiểu biết, người tiêu dùng mới có thể quyết định sử dụng loại phương tiện nào là có lợi nhất cho cá nhân, đồng thời có lợi cho xã hội.

*Thứ hai*, hiện nay trong sản xuất nói chung, trong ngành ô tô điện nói riêng, Việt Nam phụ thuộc rất nhiều vào Trung Quốc. Vì vậy, cần có chiến lược nội địa hóa các

linh kiện, phụ tùng đang phải nhập khẩu từ Trung Quốc. Công việc này, không chỉ riêng với ngành ô tô điện mà về lâu dài, còn giúp Việt Nam chủ động trong việc cung cấp các sản phẩm cho nhiều ngành khác.

*Thứ ba*, cần tận dụng quan hệ với Mỹ nói chung, về sản xuất xe điện nói riêng. Cụ thể, cần chủ động liên hệ, hợp tác, mời gọi, tạo điều kiện cho các công ty xe điện của Mỹ đầu tư vào Việt Nam. Nếu làm tốt công việc này, trong bối cảnh Mỹ - Trung Quốc đang cạnh tranh về ô tô điện, có nhiều khả năng Mỹ sẽ hợp tác với Việt Nam. Khi đó, Việt Nam không chỉ đạt lợi ích kinh tế, mà còn thu được những lợi ích khác lớn hơn.

*Thứ tư*, Việt Nam có thể thực hiện chính sách giảm thuế, trợ cấp mua xe để khuyến khích người dân chuyển đổi sang phương tiện xanh. Mặt khác, ưu đãi thuế và đơn giản hóa thủ tục cũng sẽ thu hút đầu tư, thúc đẩy sản xuất trong nước. Tất nhiên, những biện pháp này cần phải dựa trên những cam kết của Việt Nam trong các hiệp định thương mại, với các quy định của các tổ chức kinh tế mà Việt Nam đã tham gia. Bên cạnh đó, Việt Nam cần giải quyết bài toán thiếu hạ tầng trạm sạc bằng cách đa dạng hóa hệ thống nạp điện, như phát triển xe tương thích nhiều loại bộ sạc.

### **Kết luận**

Cạnh tranh giữa Mỹ và Trung Quốc trong thị trường ô tô điện Mỹ ngày càng căng thẳng, khi Trung Quốc tận dụng lợi thế về chuỗi cung ứng, sản xuất quy mô lớn và giá thành cạnh tranh để chiếm lĩnh thị trường. Trong khi đó, Mỹ liên tục có những chính sách ngăn chặn ảnh hưởng của Trung Quốc, đảm bảo vị thế sản xuất ô tô điện của mình tại thị trường nội địa. Thực tế cho thấy, ô tô điện đã, đang và tiếp tục là vấn đề cạnh tranh chiến lược giữa hai nước. Dự báo, Mỹ sẽ áp dụng chính sách thuế quan nặng hơn đối với hàng hóa Trung Quốc, bao gồm cả ô tô điện, nhằm bảo vệ thị trường nội địa. Trước tình hình đó, chắc chắn Trung Quốc sẽ tiếp tục tìm những thị trường thay thế; tiếp tục cải tiến công nghệ, giảm chi phí để duy trì vị thế đứng đầu trong ngành ô tô điện.

### **Tài liệu tham khảo**

1. Amy Hawkins. (2024). "China's Share of Global Electric Car Market Rises to 76%", *The Guardian*, ngày 3/12/2024, <https://www.theguardian.com/business/2024/dec/03/chinas-share-of-global-electric-car-market-rises-to-76>.
2. Betty Huang và Le Xia. (2024). "China | EV sector: forging ahead amid intensifying headwinds", BBVA Research, ngày 27/6/2024, [https://www.bbvarsearch.com/wp-content/uploads/2024/06/202406\\_Chinese-EV-sector\\_forging-ahead-amid-intensifying-headwinds.pdf](https://www.bbvarsearch.com/wp-content/uploads/2024/06/202406_Chinese-EV-sector_forging-ahead-amid-intensifying-headwinds.pdf).
3. David Coffin và Jeff Walling. (2024). "Chinese Vehicle Exports: Electrified", *The Executive Briefings on Trade, U.S. International Trade Commission*, tháng 4/2024, [https://www.usitc.gov/publications/332/executive\\_briefings/ebot\\_china\\_ev\\_exports.pdf](https://www.usitc.gov/publications/332/executive_briefings/ebot_china_ev_exports.pdf)
4. Energy.gov. (2024). "U.S. Department of Energy Announces \$131 Million to Boost America's Battery Supply Chain and Supercharge Electric Vehicle Innovation", <https://www.energy.gov/articles/us-department-energy-announces-131-million-boost-americas-battery-supply-chain-and>.
5. Environmental Defense Fund. (2024). "U.S. Electric Vehicle Manufacturing Investments, Jobs Continue to Grow", <https://www.edf.org/media/us-electric-vehicle-manufacturing-investments-jobs-continue-grow>.

6. Grand View Research. (2020). “EV Market Size & Share | Global Electric Vehicles Industry Report, 2020”, <https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/electric-vehicles-ev-market>.
7. Jane Nakano và Quill Robinson. (2023). “U.S.-China EV Race Heats up with Forthcoming Guidance on ‘Foreign Entity of Concern’ Rules”. *CSIS*. <https://www.csis.org/analysis/us-china-ev-race-heats-forthcoming-guidance-foreign-entity-concern-rules>.
8. Lê Anh Tú. (2023). “Cơ hội và thách thức của thị trường ô tô điện Việt Nam”, Viện nghiên cứu Chiến lược, Chính sách Công thương, ngày 1/12/2023, <https://vioit.org.vn/vn/chien-luoc-chinh-sach/co-hoi-va-thach-thuc-cua-thi-truong-xe-dien-viet-nam-5594.4050.html>.
9. Nguyễn Văn Tổng Em và Nguyễn Lê Duy Khải. (2024). “Các chính sách thúc đẩy phát triển ô tô điện tại Mỹ và khả năng áp dụng tại Việt Nam”. *Tạp chí Khoa học và Phát triển*. Trường Đại học Nam Cần Thơ, ngày 10/2/2024, <https://jsde.nctu.edu.vn/index.php/jsde/article/view/377/361>.
10. Nick Ferris. (2021). “Oil Nations Face Perilous Future without Energy Transition Support”, *Energy Monitor*, ngày 8/4/2021, <https://www.energymonitor.ai/policy/just-transition/oil-nations-facing-a-perilous-future-without-energy-transition-support/?cf-view>.
11. Peter Lovegrove. (2024). “China’s Energy Transition Outlook”. *DNV*, ngày 23/4/2024, <https://www.dnv.com/news/china-energy-transition-outlook/>.
12. Ren Daniel. (2024). “China’s EV Makers Are Selling More Vehicles at Bigger Losses, as Price War Takes Its Toll”, *South China Morning Post*, ngày 23/8/2024, <https://www.scmp.com/business/china-business/article/3275699/chinese-ev-makers-losses-mount-rising-sales-fail-offset-steep-discounts>.
13. Reuters. (2025). “Tesla’s China Sales Rise to Record High in 2024, Bucking Global Decline”, ngày 3/1/2025, <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/teslas-china-sales-rise-record-high-83000-december-2025-01-03/>.
14. Richard Spencer. (2024). “Trade war fears as WTO says China must be open over subsidies”, *The Times*, ngày 18/7/2024, <https://www.thetimes.com/business-money/economics/article/trade-war-fears-as-wto-says-china-must-be-more-open-over-subsidies-bsvdr6gd>.
15. The Straits Times. (2024). “China EV Makers Push Self-Driving as Tesla Threat Looms”, ngày 18/11/2024, <https://www.straitstimes.com/business/companies-markets/china-ev-makers-push-self-driving-as-tesla-threat-looms>.
16. The White House. (2021). “President Biden Announces Steps to Drive American Leadership Forward on Clean Cars and Trucks”, ngày 5/8/2021, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/08/05/fact-sheet-president-biden-announces-steps-to-drive-american-leadership-forward-on-clean-cars-and-trucks/>.
17. The White House. (2024). “Fact sheet: President Biden Takes Action to Protect American Workers and Businesses from China’s Unfair Trade Practices”, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2024/05/14/fact-sheet-president-biden-takes-action-to-protect-american-workers-and-businesses-from-chinas-unfair-trade-practices>.
18. Wenjing Lyu et al. (2024). “Impact of Battery Electric Vehicle Usage on Air Quality in Three Chinese First-Tier Cities”, *Scientific Reports* 14, ngày 2/1/2024, <https://doi.org/10.1038/s41598-023-50745-6>.
19. Wion Web Desk. (2024). “China Turns to Australia to Sell Its EVs amid Rising Trade Barriers with US, EU”, tháng 1/7/2024, <https://www.wionews.com/autonews/china-turns-to-australia-to-sell-its-evs-amid-rising-trade-barriers-with-us-eu-736746>.
20. Yvonne Zhang. (2024). “US Tariff Increases: What Is the Impact on the US and China Markets for Electric Vehicles and Li-Ion Batteries?”, *Interact Analysis*, tháng 5/2024, <https://interactanalysis.com/insight/us-tariff-increases-what-is-the-impact-on-the-us-and-china-markets-for-electric-vehicles-and-li-ion-batteries/>.
21. Zhang Xiaolan. (2024). “专家观点】加快推动我国新能源汽车全球化发展的路径研究】 - 国家发展和改革委员会,” *National Development and Reform Commission*, ngày 23/8/2024, [https://www.ndrc.gov.cn/wsdwhfz/202408/t20240823\\_1392548.html](https://www.ndrc.gov.cn/wsdwhfz/202408/t20240823_1392548.html).