

# Government Motors, công ty sản xuất xe mới của Hoa Kỳ?

**Mai Loan**

Những độc giả nào có tính kỹ lưỡng khi mới nhìn hai chữ đầu trong đề tựa của bài này xin đừng trách tội, hoặc là các cô thư ký trong toà soạn cũng đừng tội la hoảng là tác giả bài viết này vì bận rộn và vội vàng nên đã viết nhầm cái tên của đại công ty sản xuất xe hơi hàng đầu của Hoa Kỳ là Government Motors. Với việc bỏ vốn ra khoảng 50 tỷ Mỹ-kim từ tiền thuế của người dân Hoa Kỳ, chính quyền Obama coi như đã làm chủ của đại công ty này với cổ phần bao trùm khoảng 61% và cuộc ‘kết hôn vội vã’ qua toà án đặc biệt chuyên giải quyết các vụ khai phá sản coi như đã trở thành chính thức kể từ sau ngày thứ Sáu 10-07.

Kể từ nay, công ty “GM mới” sẽ nhỏ, gọn gàng hơn, bớt gánh nặng hơn và do đó hy vọng sẽ trở thành hiệu năng hơn để có thể kiếm lợi mau chóng và nhiều hơn hầu có thể trả lại nợ cứu trợ cho chính phủ Mỹ, bằng không thì coi như sẽ tiêu tùng luôn trong tương lai, và khó lòng trông mong vào một đợt cứu trợ khác. Tuy vậy, trụ sở trung ương của hãng cũng vẫn ở thành phố Detroit và hầu hết các viên chức cao cấp của công ty cũng không thay đổi, ngoại trừ một ông chủ tịch hội đồng quản trị mới là ông Ed Whitacre để trám chỗ trống. Trong cuộc họp báo vào ngày thứ Sáu để loan báo tin hãng GM đã vươn mình ra khỏi sự kiểm soát của toà phá sản chỉ trong vòng 40 ngày, một thời gian ngắn kỷ lục vượt ra ngoài những dự kiến của mọi người, ông tổng giám đốc Fritz Henderson đã tuyên bố là công ty sản xuất xe hơi mới lần này sẽ làm việc hiệu quả và mau lẹ hơn, và sẽ thích ứng nhanh nhẹn trước những đòi hỏi và ưa thích của khách hàng, khác với công ty GM cũ bị mang tiếng là rất ù lì, không theo đuổi kịp những trào lưu mới và những sở thích của khách hàng ngày nay.



*Trụ sở trung ương của General Motors Corp. tại thành phố Detroit.*

Tuy nhiên, điều đáng lo ngại cho GM là công ty mới này được lãng-xê trong một thời điểm tệ hại nhất cho thị trường tiêu thụ xe hơi mới kể từ gần 25 năm qua. Nếu như số lượng xe mới tiêu thụ mỗi năm tại Hoa Kỳ trung bình vào khoảng từ 16 đến 17 triệu chiếc chỉ mới cách nay vài năm, thì con số đó đã tụt dốc thê thảm xuống còn có khoảng 13 triệu 200 ngàn chiếc trong năm 2008 do bởi hậu quả của cơn suy thoái kinh tế toàn cầu, và có thể tụt xuống hơn nữa, đến mức chỉ còn gần 10 triệu 400 ngàn cho năm 2009, theo như dự đoán của một tổ chức chuyên nghiên cứu trong ngành là J.D. Power. Và nếu đà này tiếp tục kéo dài, thì chỉ trong vòng một vài năm tới thì Trung Cộng có thể vượt qua mặt Hoa Kỳ để trở thành quốc gia tiêu thụ xe hơi nhiều nhất trên thế giới, một trong những chỉ dấu thường dùng để làm biểu tượng cho sự trù phú của một quốc gia.

Kể từ ngày thành lập cách nay hơn 100 năm, công ty GM trong suốt thời gian dài từ năm 1930 đến 2007 đã luôn chiếm vị thế hàng đầu trên thế giới, được coi như là biểu tượng sức mạnh của kỹ nghệ và kinh tế Hoa Kỳ đến nỗi có câu thành ngữ là “*sức mạnh của nền kinh tế Mỹ đi liền với sức mạnh của GM.*” Rất may là trong những năm gần đây khi sức mạnh của GM đã tụt dốc thê thảm, nhất là kể từ sau khi đã bị qua mặt bởi đối thủ Toyota trong vị thế hàng đầu trên thế giới, thì nền kinh tế của Hoa Kỳ đã không nhanh chóng tụt dốc theo đà của GM.

Từ nhiều năm qua đã bị chê trách là một công ty già nua và chậm chạp, sản xuất những chiếc xe không bền và uy tín bằng các xe Nhật hoặc Âu châu, với chi phí tốn kém hơn nhiều so với các đối thủ Nhật do bởi những giao kèo với các đại nghiệp đoàn nhân công đầy thế lực, lại thêm gánh nặng to lớn do những chi phí bảo hiểm y tế và trợ cấp hưu bổng bị ràng buộc từ lâu trong quá khứ và không biết tiên liệu để thích ứng, công ty General Motors, cũng giống như các đồng nghiệp khác như Ford và Chrysler, đã không còn là niềm hãnh diện của Hoa Kỳ, và nhiều chính trị gia cũng đã không ngần ngại sử dụng hoặc tiêu thụ những chiếc xe ngoại quốc mà lo sợ sẽ bị tấn công hay chỉ trích bởi các đối thủ chính trị là không có lòng ái quốc và tiêu thụ hàng hoá nội địa.



*Chủ tịch Hội đồng Quản trị của GM là ông Edward E. Whitacre, Jr. (bên phải) đang đứng cạnh chiếc xe Cadillac SRX Crossover, cùng với ông tổng giám đốc Fritz Henderson.*

Cũng trong cuộc họp báo vào ngày thứ Sáu 11-7, ông tổng giám đốc Fritz Henderson nói rằng công ty ‘GM mới’ sẽ sản xuất những xe hơi theo đúng ý với khách hàng và sẽ tung ra thị trường mau lẹ hơn và do đó có thể thu về tiền lời hầu có thể hoàn trả lại cho chính phủ trước thời hạn vào năm 2015. ‘GM mới’ cũng sẽ hợp tác với công ty eBay chuyên bán hàng hoá trên mạng lưới Internet để thử nghiệm một chiến dịch bán xe theo

kiểu mới. Để đánh dấu sự thay đổi giữa mới và cũ này, ông Henderson cho biết là công ty sẽ sa thải khoảng 20% nhân viên trong số các viên chức điều hành ăn lương tháng, tức là khoảng 6,150 người trong đó có gần 450 viên chức cao cấp, hầu giúp cho bộ máy điều hành bớt nặng nề và có thể trở thành hiệu năng hơn. Tuy vậy, đa số những người trong hàng ngũ chóp bu vẫn còn được giữ lại. Chính ông Henderson cũng là người cũ, từng giữ chức vụ tổng quản trị (*chief operating officer*) trước khi được chính quyền Obama lựa chọn để thay thế ông cựu tổng giám đốc (*chief executive officer*) Rick Wagoner vì cho rằng kế hoạch tái phối trí của ông này đã không cắt giảm mạnh bạo nhiều chi phí quá tốn kém.

Ngoài ra, còn có ông Ed Whitacre, một cựu tổng giám đốc của đại công ty viễn thông AT&T đã về hưu, được mời ra lại để làm tân chủ tịch hội đồng quản trị của GM. Một khuôn mặt cao cấp và kỳ cựu khác là ông Bob Lutz cũng được lưu giữ trong vai trò phó chủ tịch hội đồng quản trị đặc trách về vấn đề tiếp thị và đẩy mạnh các sản phẩm mới. Ông Lutz đã làm việc cho GM hơn 4 thập niên và dự trù sẽ về hưu vào cuối năm nay, và nổi tiếng là người đã đẩy mạnh phong trào đổi mới cung cách sản xuất trong hãng từ nhiều năm qua, và được coi như là người góp phần lớn trong việc phục hồi lại phần nào uy tín của GM đối với một số khách hàng trước những sản phẩm của GM vẫn còn được ưa chuộng.

Để nhấn mạnh đến yếu tố ‘mới’ khác với ‘cũ’, ông Henderson đã tuyên bố: “*Cung cách làm việc như cũ sẽ không còn có chỗ đứng ở GM nữa*” và nói rằng ‘GM mới’ sẽ chú tâm đến khách hàng, các sản phẩm xe hơi trong một tinh thần và hướng đi mới. Công ty sẽ thiết lập một Website trên mạng Internet có tên là ‘Tell Fritz’ để cho khách hàng cũng như người dân có thể tự do trình bày những cảm nghĩ hay khiếu nại đối với ban giám đốc, và chính ông tổng giám đốc Henderson sẽ tiếp tục đi ra ngoài thường xuyên mỗi tháng để có thể tìm hiểu theo kiểu “thăm dân cho biết sự tình” hơn. Việc GM hợp tác với eBay cũng nằm trong hướng đi mới để giúp cho khách hàng mua xe dễ dàng giống như người ta mua hàng theo kiểu đấu giá trên mạng Internet, tuy rằng các trạm bán xe *dealership* vẫn tiếp tục giữ nhiệm vụ cung cấp xe đến khách hàng. Theo ông Henderson thì cái tinh thần và hướng đi mới này buộc GM phải sẵn sàng thích ứng với tình thế mới.

Cái huy hiệu (logo) của GM vẫn giữ y như cũ với nền màu xanh da trời đậm và có thể sẽ chuyển sang màu xanh lá cây trong tương lai gần để nhấn mạnh đến yếu tố GM có thể hướng về kỹ nghệ tiêu thụ năng lượng sạch, thường dùng màu xanh lá cây làm màu biểu tượng. Tuy được trợ cấp dồi dào bởi chính quyền, nhưng ông Henderson nói rằng chính phủ Mỹ sẽ không can thiệp vào công việc quản trị hàng ngày của công ty. Trong ngày thứ Sáu vừa qua, GM đã nhận được thêm gần 20 tỷ Mỹ-kim trong tổng số khoảng 50 tỷ Mỹ-kim mà chính quyền Obama quyết định bỏ vào đại công ty này để cứu trợ cho kỹ nghệ sản xuất xe hơi tại Hoa Kỳ và phần lớn số tiền được đặt trong quỹ để giảnh để trả dần các chi phí (*in escrow*) chứ không phải đổ vào một lúc để mặc tình tiêu xài. Với số tiền bỏ vào tốn kém như vậy, chính phủ Hoa Kỳ coi như chiếm giữ 61% cổ phần của ‘GM mới’, và phần vốn còn lại thuộc về đại nghiệp đoàn nhân công United Auto Workers giữ 17.5% (qua quỹ tiền hưu bổng và bảo hiểm y tế) và chính quyền Gia Nã Đại chiếm 11.7%. Khoảng gần 10% còn lại thuộc về những người chủ nợ của công ty ‘GM cũ’, coi như đã mất mát khá nhiều về số tiền đã cho vay nợ lúc trước và giờ đây chỉ mong sao cho ‘GM mới’ được phát triển và sinh lời để có thể lấy lại phần nào số tiền đã bỏ ra.

Công ty ‘GM mới’ coi như chỉ giữ lại những thành phần và tích sản còn hữu dụng từ ‘GM cũ’ trong khi những thứ khác được coi như là ‘đem con bỏ chợ’ (*orphans*) như những hãng xưởng đã bị đóng cửa hoặc nhiều tích sản lãng phí khác đã tích tụ từ nhiều năm qua sẽ được đưa qua toà phá sản để phát mãi hầu trả nợ phần nào cho những người chủ nợ cũ của GM.

Về các sản phẩm, ‘GM mới’ thật ra cũng gồm những chiếc xe đã được nghiên cứu hay sáng chế từ thời của ‘GM cũ’ như chiếc xe Chevy Camaro 2010 vẫn còn ăn khách, hoặc là những chiếc xe mới như Chevy Volt và Cruze sẽ có mặt trên thị trường trong 2 hay 3 năm tới. Những thương hiệu xe ăn khách và sinh lợi cho GM từ nhiều năm qua sẽ được tiếp tục giữ lại như Chevy Malibu, Cadillac CTS, Chevy Equinox 2010 và Buick LaCrosse 2010 trong khi những hiệu khác không bán chạy hoặc không sinh lời nhiều sẽ bị dẹp bỏ hoặc bán cho các hãng xe khác: đó là các loại xe như Saturn, Hummer, Saab và Pontiac.

Từ nhiều năm qua, GM cũng như hai hãng khác của Mỹ là Ford và Chrysler thường bị chê trách là đã không biết tiên đoán trước viễn tượng giá xăng sẽ gia tăng cao, và cứ lo tiếp tục chạy theo con đường sản xuất những chiếc xe loại *pick-up truck* và SUV có mức lời cao nhưng không có hiệu năng và tốn hao xăng. Đến khi giá xăng tăng quá cao khiến cho số xe này khó tiêu thụ, cộng với tình hình kinh tế suy thoái đến cùng lúc nên các công ty này đã không thể nào xoay trở kịp. Giờ đây, với công ty 'GM mới', người ta lại thấy công ty này vẫn còn dựa vào một sản phẩm cũ là chiếc Camaro trong số những sản phẩm kiếm ra tiền cho mình trong tương lai. Mặc dù chiếc Camaro ngày nay cũng không tốn xăng nhiều (với thành tích 29 dặm cho 1 ga-lông) so với lúc trước, nhưng hình ảnh của chiếc xe thể thao Camaro cũng khó gọi lên hình ảnh của một sự đổi mới theo chiều hướng hiệu năng và tiết kiệm xăng hơn.

Một trong những chiếc xe đầy hứa hẹn trong tương lai là chiếc Volt chạy bằng điện, sẽ góp mặt trên thị trường vào năm 2010. Tuy nhiên, với chi phí của những bình điện rất mắc, việc bán những chiếc xe này cũng sẽ chưa phát triển mạnh và chưa có thể kiếm lợi được cho GM cho đến khi những kỹ thuật mới giúp cho việc sáng chế ra những bình điện hiệu năng và bớt tốn kém hơn được phát triển và phổ thông hơn.

Mặc dù ông Fritz Henderson đã đưa ra những lời hứa hẹn đầy lạc quan là công ty 'GM mới' sẽ nhanh chóng gỡ huê (*break even*) trong năm tới, và có thể bắt đầu có lời chút ít vào năm 2011 trước khi trừ tiền thuế và tiền lãi trả nợ, nhưng nhiều chuyên gia vẫn tỏ ra e dè và không dám tin tưởng vào những dự phóng đầy lạc quan. Ngay cả trước khi tình hình khó khăn về tài chính và kinh tế đổ ập xuống khiến cho GM và các đại công ty xe hơi lâm vào cảnh khốn đốn, công ty GM cũng đã gặp nhiều khó khăn khiến cho công ty mất dần thị phần của mình, từ năm 1985 còn chiếm 40.5% thị trường nhưng đến năm 2009 chỉ còn chiếm khoảng 19.6%. Ngoài ra, cũng còn một trở ngại to lớn khác mà GM cũng như các hãng xe hơi Mỹ khác cần phải vượt qua là sự cảm nhận đầy thành kiến của giới tiêu thụ trước những sản phẩm của GM (khi cho rằng xe Mỹ luôn mắc tiền, tốn xăng và không bền bỉ bằng xe Nhật hay xe Âu châu) mặc dù trong thực tế, GM, Ford và Chrysler cũng đã cố gắng cải tiến để vượt lên, ít nhất là trên hai lãnh vực là giá cả và mức tiêu thụ xăng không còn tốn kém.

Theo ông Peter de Lorenzo, chủ biên của tạp chí chuyên nghiên cứu về xe hơi có tên là *AutoExtremist.com*, thì công ty GM thật ra đã có nhiều sản phẩm xe hơi rất khá, và vài chiếc xe cũng được xếp hạng là khá nhất trong ngành. Nhưng điều đáng tiếc là có nhiều người vẫn còn chưa biết. Và đây là cơ hội cuối cùng mà GM cần phải cố gắng để đánh bóng lại hình ảnh của mình để giành lại ưu thế. Muốn được như vậy, theo ông de Lorenzo, có thể GM cần phải có những chương trình quảng cáo và tiếp thị chú trọng về từng hiệu xe riêng biệt thay vì chỉ nhắm về cái thương hiệu GM nói chung.

**Mai Loan**

[Mailoan74@yahoo.com](mailto:Mailoan74@yahoo.com)

Houston, Texas 11-07-09