

VinFast: “Đường xa nghĩ nổi sau này mà kinh”!

Hiếu Chân

15/12/2022



Xe điện VF8 của VinFast tham dự triển lãm IFA ở Berlin, Đức hôm 1 tháng Chín 2022. Ảnh Adam Berry/Getty Images

Truyền thông quốc tế mấy hôm nay đặc biệt chú ý tới sự kiện công ty VinFast Singapore, thuộc tập đoàn Vingroup của Việt Nam sắp bán xe điện VF8 tại Mỹ, nhưng phần lớn thông tin trên các chuyên trang xe hơi của Mỹ đều đánh giá thấp dòng xe này cũng như khả năng cạnh tranh của nó trên thị trường. Cùng với việc chuẩn bị phát hành cổ phiếu trên thị trường tài chính Wall Street, VinFast dường như đang bắt đầu một chiến lược kinh doanh liều lĩnh mà tương lai khá bất định.

Trong hai ngày qua, có ít nhất ba nhà báo Mỹ đã viết bài phân tích và đánh giá dòng xe mới của VinFast trên trang MotorTrend chuyên về xe hơi, trang dot.LA chuyên về công nghệ và trang Jalopnik; trong đó bài của nhà báo Kevin Williams trên trang Jalopnik được cộng đồng mạng người Việt rất quan tâm và chia sẻ. Bản dịch tiếng Việt bài báo của Williams đã xuất hiện một phần trên một số trang mạng và Facebook.

Chuyến tham quan thất vọng

Ông Kevin Williams nói rõ hồi giữa tháng Tám vừa qua ông cùng với khoảng 100 người khác trong đó có nhiều nhà báo, đã được VinFast mời một chuyến đi đến Việt Nam bằng máy bay thuê riêng, tham quan nhà máy

của công ty và những công trình của tập đoàn VinGroup trải dài từ Hải Phòng đến Nha Trang. Đây là đoàn báo chí thứ ba được VinFast mời đến trong thời gian gần đây trong một chiến dịch quảng bá (PR) rầm rộ, sau khi VinFast trình làng các mẫu xe điện VF8 và VF9.



Xe điện VinFast VF8 đang được lắp ráp trong nhà máy ở Hải Phòng. Ảnh Nick Ut/Getty Images

Đoàn của ông được tiếp đón rất trọng thị và được chiêu đãi rất thịnh soạn, kể cả được sắp xếp nghỉ ngơi “ở hai resorts trên hòn đảo tư nhân và nghỉ một đêm ở Hà Nội trong cùng khách sạn nơi ông Donald Trump và Kim Jong Un gặp nhau lần đầu tiên”.

Thế nhưng, ấn tượng của ông về chuyến đi thì không mấy tốt đẹp dù tác giả nhiều lần nhắc lại trong bài rằng ông cố giữ quan niệm cởi mở (open-minded) trong suốt chuyến đi. Khi tham quan nhà máy VinFast tại Hải Phòng, ông ngạc nhiên khi thấy việc sản xuất xe điện VF8 và VF9 dường như không khẩn cấp như ông nghĩ: “Và trong khi dây chuyền sản xuất VF8 và VF9 đã được lập và đang chạy, có vẻ như không có nhiều việc đang làm trong lúc chúng tôi tham quan nhà máy. Một số trạm làm việc không có người điều khiển, và dường như chỉ có một hoặc hai nhóm đang làm gì đó liên quan trong cả cơ sở sản xuất. Dường như có sự khẩn cấp và nỗ lực lớn hơn ở dây chuyền sản xuất xe gắn máy chạy điện (e-scooter) của VinFast. ‘Này, mọi người đâu rồi?’ Tôi hỏi một đại diện của VinFast. ‘Họ đang ăn trưa’, người đó bảo tôi. Lúc đó là 10 giờ sáng.”

Dù đánh giá cao sự tiếp đãi trọng thị của VinFast, nhà báo Kevin Williams không giấu được nỗi thất vọng khi chuyến đi dành quá nhiều thời gian cho việc tham quan các công trình, dự án của VinGroup như các khu dân

cư Ocean, đại học VinUni... mà không nhằm mục tiêu chính của các nhà báo là tìm hiểu dự án sản xuất và kinh doanh xe điện của VinFast, trực tiếp lái thử các sản phẩm này để có được sự đánh giá sát thực tế nhất. Rồi khi được cầm vô-lăng lái thử xe VF8 – mẫu xe mà ông được thông báo sẽ sớm được VinFast đưa vào thị trường Mỹ – Williams lập tức nhận ra nó không giống như những gì mà nhân viên VinFast quảng cáo. “Không, những chiếc xe này không hề tốt”, ông viết.

Nhận xét của Williams không có gì lạ nếu ta đã xem qua các video-clip của Tom Peng, một người sở hữu xe VinFast VF8, bóc mẽ những lỗi sơ đẳng nhưng trầm trọng của chiếc xe ngay trên đường phố Sài Gòn, đang được chia sẻ rộng rãi trên mạng Facebook.

VF8 – viên thuốc khó nuốt

Cảm nhận của Williams sau khi lái thử các mẫu xe VF8 của VinFast trên một đoạn đường thử nghiệm dài khoảng 2km trong khu nghỉ dưỡng VinPearl Nha Trang là chiếc xe rất chậm – chậm như chó, ông viết – chỉ hoạt động được một nửa công suất được công bố [380 mã lực], hệ thống giảm sóc thì quá kém đến mức chiếc xe nhay chồm chồm trên đường dù mặt đường “phẳng như gương” (glass-smooth), tay lái cứng (dead) và không chuẩn xác (nonlinear). Để kết luận đánh giá của mình sau khi lái thử, Williams viết: “Trong tình trạng hiện tại, với mức giá mà VinFast muốn bán, chiếc VF8 là một thỏa thuận kinh khủng. Nó như một sản phẩm chưa hoàn chỉnh, kém phát triển mà nói thật là chỉ mang lại sự lúng túng ở bất kỳ thị trường nào”. Quả là một lời đánh giá không mấy thiện cảm cho dù tác giả đã được VinFast mời mọc, tiếp đãi trọng thị với chi phí không hề nhỏ; William thậm chí còn nghĩ rằng nếu VinFast dành chi phí tổ chức những chuyến tham quan vô bổ như chuyến của ông vào việc phát triển sản phẩm thì có lẽ công ty sẽ có một chiếc xe VF8 tốt hơn!

Thêm vào đó, theo thông tin mà Williams nhận được từ một đại diện của VinFast, xe điện của hãng này chưa hề được cấp chứng nhận CARB EO – một loại chứng thư bằng văn bản cấp cho xe hơi chứng nhận nó phù hợp với các tiêu chuẩn đặc thù về khí thải. Không có chứng thư CARB EO, xe hơi sẽ không được phép giao cho người tiêu thụ ở California và các tiểu bang Hoa Kỳ có quy định về xe hơi giống với California. Ấy thế nhưng, VinFast cho các nhà báo biết chuyến hàng đầu tiên của họ, đưa 999 chiếc VF8 đến Mỹ sẽ được thực hiện chỉ vài ngày sau chuyến tham quan của các nhà báo. Thực tế, VinFast đã xuất lô hàng VF8 này sang Mỹ vào ngày 25 tháng Mười Một và hàng sẽ cập cảng Long Beach California vào ngày hôm nay 15 tháng Mười Hai.



Xe điện VF8 tại phòng trưng bày của VinFast ở Santa Monica, một trong sáu điểm trưng bày sản phẩm của VinFast ở California. Ảnh Nick Ut/Getty Images

Không đi sâu vào các chi tiết của chiến dịch quảng cáo (PR) của VinFast hay đặc điểm kỹ thuật của xe VF8, tác giả David Shultz trên trang dot.LA cho biết xe VF8, trong lô hàng xuất sang Mỹ, chỉ chạy được quãng đường 180 dặm (290 km) sau mỗi lần sạc đầy điện nhưng có giá tới \$52,000.

Trong khi đó, trên trang chuyên về xe hơi MotorTrend, cây bút Christian Seabaugh đặt câu hỏi “180 dặm có giá \$55,000: Liệu chiếc SUV VinFast VF8 2023 có chen chân được vào nước Mỹ?” và nhận định mức giá cùng với tính năng như vậy là “viên thuốc khó nuốt” với khách hàng Mỹ – những người có rất nhiều lựa chọn trong một thị trường rất nhiều hiệu xe tên tuổi, uy tín với mức giá phải chăng hơn.

Trang dot.LA thậm chí còn làm một bảng so sánh tính năng và giá cả các loại xe điện tại thị trường Mỹ để chứng tỏ xe VF8 của VinFast bị thất thế như thế nào: Xe Hyundai Ioniq 5 đời 2023 chạy được 220 dặm, giá khởi điểm \$42,745, loại chạy được 303 dặm có giá \$60,000; xe Kia EV6 bản thấp nhất chạy được 206 dặm, giá \$49,795; xe Mustang Mach E của Ford có giá thấp nhất \$46,895 đô la, chạy được 224 dặm... Hyundai, Kia, Ford đều là những hãng xe có bề dày sản xuất xe hơi nhiều năm, có uy tín và có hệ thống hậu mãi, chăm sóc khách hàng rộng khắp trên 50 tiểu bang nước Mỹ – những thứ mà VinFast phải mất nhiều chục năm nữa mới có được.

VinFast lên sàn chứng khoán Mỹ: triển vọng nào?

Không biết có phải do chiến lược quảng cáo của VinFast hay không mà thông tin xuất cảng xe điện VinFast đến Mỹ xuất hiện gần như cùng lúc với thông tin công ty này nộp hồ sơ lên Ủy ban Giao dịch Chứng khoán Hoa Kỳ (SEC) xin phê chuẩn việc bán cổ phần ra công chúng trên sàn chứng khoán Nasdaq.

Dữ liệu trong hồ sơ nộp cho SEC vào ngày 6 tháng Mười Hai cho biết, VinFast có tổng tài sản hơn \$4.4 tỷ, nhưng đang nợ gấp đôi số đó, xấp xỉ \$8.8 tỷ, và bị lỗ lũy kế gần \$4.7 tỷ. Hơn một nửa số nợ của VinFast, khoảng \$56.3 tỷ, là nợ ngắn hạn – nghĩa là cần được trả nợ sớm. Trong ba năm trước khi xin phát hành cổ phiếu, mức lỗ của VinFast càng lúc càng tăng: năm 2020 lỗ \$800 triệu, năm 2021 lỗ \$1.3 tỷ còn chín tháng đầu năm 2022 đã lỗ tới \$1.4 tỷ. Được biết, cho đến nay, việc kinh doanh thua lỗ của công ty VinFast Singapore vẫn được tập đoàn mẹ là Vingroup Việt Nam bù đắp bằng lợi nhuận thu được từ kinh doanh bất động sản ở trong nước, nhưng chưa rõ Vingroup có khả năng “gồng” tới bao giờ khi thị trường bất động sản Việt Nam đang rơi vào tình trạng “ngàn cân treo sợi tóc” sau các vụ bê bối ở Vạn Thịnh Phát, Tân Hoàng Minh, FLC v.v...

sec.gov/Archives/edgar/data/1913510/000119312522299157/d274483df1.htm?fbclid=IwAR0LJT69Nh_jDismvqGY8onsf8mologyOO-V1fLsrGdcEMfBuMik35_E#toc

Summary Consolidated Balance Sheet Data					
	As of December 31,			As of September 30,	
	2020	2021		2022	
	VND (in billions)	VND (in billions)	USD (in millions)	VND (in billions)	USD (in millions)
Cash and cash equivalents	827.7	3,024.9	126.6	1,854.6	77.6
Inventories, net	5,352.2	6,683.7	279.7	12,514.2	523.6
Short-term amounts due from related parties	8,840.5	1,997.2	83.6	2,862.5	119.8
Total current assets	20,449.5	26,692.5	1,116.8	36,857.1	1,542.1
Property, plant and equipment, net	52,089.7	51,788.3	2,166.9	61,498.8	2,573.2
Other investments	11,031.3	—	—	—	—
Total assets	92,905.9	85,321.5	3,569.9	105,380.8	4,409.2
Amounts due to related parties	3,171.4	56,035.3	2,344.6	76,613.6	3,205.6
Total current liabilities	20,040.8	87,305.3	3,652.9	126,989.4	5,313.4
Long-term interest-bearing loans and borrowings	46,352.8	31,343.1	1,311.4	34,486.2	1,442.9
Total non-current liabilities	66,685.0	74,957.4	3,136.3	83,213.5	3,481.7
Ordinary Shares – VinFast Auto (2,411,764,800 shares issued and outstanding as of September 30, 2022; 2,411,764,800 shares issued and outstanding as of December 31, 2021) ⁽¹⁾	—	553.9	23.2	553.9	23.2
Contributed charter capital – VinFast Vietnam ⁽²⁾	38,707.3	—	—	—	—
Accumulated losses	(44,356.2)	(77,416.9)	(3,239.2)	(111,915.0)	(4,682.6)
Capital reserve – VinFast Vietnam	11,753.2	—	—	—	—
Equity attributable to equity holders of the parent	6,150.1	(76,926.5)	(3,218.7)	(104,770.0)	(4,383.7)

Notes:
 (1) In January 2022, the Company effected a 100-for-one split of its ordinary shares. Amounts prior to the share split have been revised on a retroactive basis to give effect to the share split.
 (2) Following the Reorganization, the consolidated statements of shareholders' equity for the year ended December 31, 2021 represented changes

Dữ liệu trong hồ sơ của VinFast nộp lên SEC xin phát hành cổ phiếu. Bản chụp lại và phân tích của VOA; màu xanh là tài sản, màu đỏ là tiền nợ và lỗ lũy kế.

Trên đài VOA, giáo sư tiến sĩ Khương Hữu Lộc, một giám đốc tài chính và chuyên gia kinh tế ở Texas, Mỹ, nhận xét khi một công ty bất kỳ có tỷ lệ tài sản trên số nợ và số lỗ như vậy thì sức khỏe của công ty đó “rất xấu”, với hiểm họa về tính thanh khoản “rất lớn”. Chưa biết hồ sơ của VinFast có được SEC phê chuẩn hay không nhưng một công ty “ốm yếu” như vậy mà xông ra Wall Street, nơi tụ hội quần hùng về tài chính, kinh tế đầy những cao thủ võ lâm, nội công ngoại kích đều thâm viễn thì hậu quả thế nào có thể đoán trước được.

Còn theo ý kiến của tiến sĩ kinh tế Nguyễn Huy Vũ ở Na Uy thì chào bán cổ phần trên sàn chứng khoán là cách VinFast bán một phần công ty vì cần tiền để tiếp tục nuôi công ty. Vấn đề là muốn nhà đầu tư bỏ tiền mua cổ phần thì Vinfast phải chứng tỏ họ là một công ty có tiềm năng sinh lời. VinFast tự định giá mình ở mức \$60 tỷ – một mức giá không tưởng, cao hơn cả giá trị thị trường \$52.39 tỷ của tập đoàn Ford Motor, một trong ba ông lớn của ngành xe hơi Mỹ – trong khi sản phẩm xe điện của VinFast chưa chắc đã được thị trường Hoa Kỳ chấp nhận, như đã trình bày trên, thì VinFast quả thật đã quá hoang tưởng và ngạo mạn.

“Con đường dễ dàng nhất của Vinfast do đó có lẽ chỉ còn là chào bán ra công chúng và thông qua đó, những cổ đông chính nhanh chóng thoái vốn vào những tài khoản ở nước ngoài, để mặc Vinfast nổi trôi được điều hành bởi những cổ đông và người lãnh đạo mới. Nhưng bán với giá nào và liệu có lời hay không, đó lại là một câu chuyện khác, không dễ dàng gì, nhất là khi mà thị trường toàn cầu đang ở trong trạng thái khủng hoảng như hiện nay”, ông Vũ nhận định trên trang Facebook cá nhân.

<https://saigonnhonews.com>