

## Tại Sao Nền Kinh Tế Trung Cộng Đang Tệ Hơn

### BYD (xe điện) Của Trung Quốc Đang Đe Dọa Đến An Ninh Quốc Gia Của Hoa Kỳ

Anh Wang, một quản lý nhà máy 28 tuổi sống ở một thành phố ven biển ở Trung Quốc, đang cân nhắc một cách nghiêm túc việc từ bỏ công việc nặng nhọc của mình, một hành động mà ngày nay ở Trung Quốc gọi là “thắng bình” (năm thắng).



Cho đến gần đây, làm việc vừa đủ để trang trải cuộc sống không phải là một lựa chọn đối với anh. Mặc dù nhiều thanh niên Trung Quốc đã tham gia phong trào “năm thắng” vì họ không thấy, làm việc chăm chỉ sẽ tạo ra khác biệt gì cho cuộc sống của họ, nhưng anh Wang, không phải là những người như thế.

Anh Wang chọn sử dụng bí danh vì sợ bị nhà cầm quyền Trung Cộng trả thù.

Là con trai của một gia đình nông thôn Trung Quốc, anh mua một căn chung cư vào cuối năm 2020, chỉ ba năm sau khi tốt nghiệp đại học. Khi đó, anh rất lạc quan về tương lai.

Căn chung cư rộng 1,100 mét vuông của anh Wang đã mất 1/5 mức giá ban đầu trị giá 1.2 triệu nhân dân tệ (khoảng 176,000 USD). Kể cả khi anh muốn bán nhà thì cũng có ít người mua. Anh vẫn còn nợ ngân hàng 880,000 nhân dân tệ (khoảng 124,000 USD), tương đương với hơn 90% giá trị tài sản hiện tại.

Để tìm lối thoát, anh Wang đã sử dụng một tấm thẻ tín dụng để đầu tư 100,000 nhân dân tệ (khoảng 14,000 USD) vào thị trường chứng khoán vào tháng 02/2023, nắm giữ một danh mục đầu tư gồm cổ phiếu của cả doanh nghiệp nhà nước lẫn công ty tư nhân. Nhưng kể từ thời điểm đó, thị trường chứng khoán Trung Cộng đã liên tục sụt giảm. Đến tháng 11/2023, anh chỉ còn lại chưa đến 40% số tiền đầu tư ban đầu. Để hạn chế thua lỗ thêm, anh cắt lỗ và bán cổ phiếu của mình, mô tả đó là một quyết định “rất đau đớn”.

Anh Wang nói với The Epoch Times rằng việc bán tháo trên thị trường chứng khoán của Trung Cộng “đã làm mọi chuyện tồi tệ hơn”.

Mặc dù năm ngoái thật khó khăn nhưng anh cho biết: “Tôi nghĩ năm 2023 vẫn còn tốt chán so với nhiều năm sắp tới”.

Anh Wang chưa thấy dấu hiệu nào cho thấy điều ngược lại.

Hiện tại, giá trị tài sản ròng của anh là dưới zero. Tổng số nợ mua nhà và thẻ tín dụng của anh Wang là khoảng 1.5 triệu nhân dân tệ; anh sở hữu một căn chung cư mà anh có thể bán được với giá 950,000 nhân dân tệ và anh không có bất cứ khoản tiết kiệm nào.

Một khoản nợ thẻ tín dụng trị giá 600,000 nhân dân tệ đã phát sinh thêm vì sửa chữa căn chung cư, trang trải chi phí y tế cho cha anh, và những khoản thua lỗ trước đó trên thị trường chứng khoán.

Để quản lý được các thẻ tín dụng và các thời hạn thanh toán khác nhau mỗi tháng, anh đã phải vay bên này để trả cho bên khác. Số đơn đặt hàng tại nhà máy của anh không có dấu hiệu tăng lên, ám chỉ một bức tranh ảm đạm.

Anh Wang nói, *“Đến một lúc nào đó, tôi sẽ phải tuyên bố phá sản”*.

Anh cho biết, đầu tiên anh sẽ bán căn chung cư của mình để công ty thẻ tín dụng không thể lấy được. Sau đó, anh sẽ ngừng trả nợ thẻ tín dụng và bắt đầu sống bằng tiền mặt.

Anh Wang nói, *“Tôi không biết liệu mình còn có lựa chọn nào khác không”*.

Anh nói: *“Ai đó chỉ cần sống ở đất nước này và quan sát những gì đang diễn ra xung quanh mình, thì người đó chắc chắn sẽ thấy các dấu hiệu tồi tệ đang xảy ra”*./.

## **BYD Của Trung Quốc Đang Đe Dọa Đến An Ninh Quốc Gia Của Hoa Kỳ**

BYD của Trung Quốc là nhà sản xuất xe điện (EV) lớn nhất thế giới tính theo doanh số xe bán ra. Theo báo cáo được công bố hôm 14/02 của Nikkei, một công ty con của BYD đã bày tỏ *“sự háo hức về một nhà máy”* ở Mexico.



BYD (Build Your Dream)

BYD đang xem xét tiểu bang Nueva Leon thuộc miền bắc Mexico để tìm một địa điểm khả thi, gần biên giới với Texas và có thể đi thẳng tới San Antonio qua Quốc lộ 35.

The Wall Street Journal đã trích dẫn các nguồn tin hôm 16/02 cho biết BYD sẽ “xem xét” xuất cảng từ nhà máy dự định của họ ở Mexico sang Hoa Kỳ. Đó là một nhận xét nói nhẹ. BYD khó có thể kiếm chế tham vọng trước cơ hội bán xe hơi tại Hoa Kỳ, thị trường xe hơi lớn thứ hai thế giới sau chính Trung Quốc.

Việc chấp nhận nhập cảng một lượng xe giá rẻ có giá trị hàng tỷ USD của Trung Cộng vào Hoa Kỳ có thể gây ra những tác động trầm trọng đến an ninh quốc gia. Xe hơi Trung Cộng có thể tạo tổn thất hơn nữa cho ngành kỹ nghệ xe hơi Hoa Kỳ, từ đó gây phương hại cho nền kinh tế, nguồn thu thuế, và quân đội Hoa Kỳ. Đồng thời, việc mở rộng doanh số bán xe của BYD sẽ thúc đẩy nền kinh tế và doanh thu thuế của Trung Cộng, từ đó tài trợ cho đối thủ quân sự lớn nhất của Hoa Kỳ là quân đội Trung Cộng.

Vào tháng 10/2023, châu Âu đã khởi xướng một cuộc điều tra về trợ cấp xe điện của Trung Cộng. Hoa Kỳ có thể làm điều tương tự trong tương lai gần. Cả hai cuộc điều tra này đều có thể dẫn đến việc tăng các hạn chế đối với hàng xuất cảng của Trung Cộng.

Nhưng Hoa Thịnh Đốn và Brussels đang phản ứng quá chậm, theo quan điểm kinh tế tự do về giao thương với Trung Cộng, một lập trường cho rằng lẽ ra việc làm ăn với Trung Cộng không bao giờ nên được tiếp tục sau vụ thảm sát tại Quảng trường Thiên An Môn năm 1989.

Xe hơi của Nhật Bản vào những năm 1970 và xe của Nam Hàn vào những năm 1990 là một “cú đấm kép” vào ngành kỹ nghệ xe hơi Hoa Kỳ. Dẫu sao thì họ cũng là đồng minh của chúng ta, còn chế độ Trung Cộng thì lại là đối thủ hoặc tệ hơn. Nếu ngành kỹ nghệ Hoa Kỳ đang gặp khó khăn, một lần nữa chịu ảnh hưởng vì hàng nhập cảng giá rẻ – hầu hết là xe điện BYD có giá bán thấp tới 11,000 USD ở Trung Quốc – thì kết quả có thể là rất thảm khốc.

Như ông Elon Musk đã nói hồi tháng Giêng, nếu không có rào cản thương mại đối với xe Trung Cộng, thì xe Trung Cộng sẽ “hủy diệt hầu hết các công ty xe hơi khác trên thế giới”.

Chi phí lao động ở Mexico thấp hơn nhiều so với chi phí lao động ở Hoa Kỳ, vốn phải đối mặt với những rủi ro từ làn sóng đình công năm ngoái của Nghiệp đoàn Công Nhân Xe hơi Hoa Kỳ (United Auto Workers – UAW). Mức lương cao hơn cho các nhân viên thuộc UAW là điều tuyệt vời đối với một số rất ít người đạt được điều này. Nhưng các cuộc đình công đã làm tổn thương những người thất nghiệp, làm sa lầy thị trường lao động tự do, và làm giảm hoạt động đầu tư vào Hoa Kỳ do chi phí kinh doanh tăng lên, trong đó bao gồm cả chi phí tăng lên do nguy cơ xảy ra các cuộc đình công làm suy yếu nền kinh tế. Vì điều kiện sản xuất ở Hoa Kỳ xấu đi, nên các công ty đang chuyển sang Mexico, Việt Nam, và Ấn Độ, những nước mà các nghiệp đoàn lao động ít gây ra vấn đề hơn.

BYD có một vài lợi thế so với các nhà sản xuất xe hơi Hoa Kỳ, chẳng hạn như khoản trợ cấp nhà nước trị giá khoảng 4.3 tỷ USD trong giai đoạn từ 2015 đến 2020, sự tích hợp theo chiều dọc từ đầu đến cuối trong khai thác mỏ, pin, và sản xuất vi mạch bán dẫn, sự khác biệt về giá cả của sản phẩm, xe thuần điện (xe chỉ chạy bằng điện) và xe hybrid (xe chạy bằng cả xăng và điện), cũng như thiết kế và phụ tùng rẻ hơn được sản xuất tại Trung Quốc và Mexico./.

Nguồn: <https://vanhoimoi.org/?p=20462>

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



**VIỆT NAM VĂN HIẾN**

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



**TỦ SÁCH VĂN HIẾN VỚI HƠN 9800 TÁC PHẨM**