

Thị trường lao động Pháp sẽ không có dấu hiệu hồi phục trong năm 2013



Bộ u tình trác trá sá táp đoàn xe hơi i Pháp PSA Peugeot Citroën, Paris, 28/062012
REUTERS/Benoît Tessier

Gần hai tuần lễ sau khi hãng xe PSA Peugeot Citroen thông báo sa thải 8000 nhân viên, đóng cửa nhà máy ở Aulnay sous Bois, ngoại ô Paris, ngày mai 25/07/2012, chính phủ Pháp công bố kế hoạch cứu nguy ngành công nghiệp xe hơi.

Theo tiết lộ của báo chí, một trong những ngành chính của kế hoạch cứu nguy ngành xe hơi do bộ trưởng bộ Phác hái Sản xuất, Arnaud Montebourg đề xuất, là đẩy mạnh việc sản xuất xe hơi « sạch và hiện đại ». Paris đánh cược là một thị trường xe hơi chuyển biến đến hơn 60% sản phẩm đến từ các nhà sản xuất xe hơi sạch và hiện đại. Paris đánh cược là một thị trường xe hơi chuyển biến đến hơn 60% sản phẩm đến từ các nhà sản xuất xe hơi sạch và hiện đại.

Ngày 12/07/2012, tập đoàn sản xuất xe hơi i Pháp bao gồm hai nhãn hiệu nổi tiếng là Peugeot và Citroen đã gây chấn động trong dư luận khi thông báo kế hoạch cắt giảm 8 000 chỗ làm tại Pháp và đóng cửa nhà máy ở vùng Aulnay sous Bois, ngoại ô phía bắc Paris vào năm 2014.

Trên tổng số 8000 nhân viên bị đe dọa mất việc, PSA đã kiên cho giới thiệu 3000 nhân viên hiện đang làm việc tại nhà máy Aulnay sous Bois và 1400 người tại xưởng lắp ráp ở Rennes. Phóng viên đài RFI Daniel Vallot đã gặp nhân viên PSA tại nhà máy La Janais, phía nam thành phố Rennes. Tại đây, nhân viên PSA ngao ngán sau thông báo cắt giảm 1/4 nhân số của nhà máy.

Mất đi dần công đoàn cho biết, từ 5 năm nay, ban giám đốc yêu cầu nhân viên nỗ lực làm việc hơn để duy trì việc làm. Nhưng cuối cùng thì cũng quyệt đến nh sa thởi mất phần nhân viên. Tổng số 9000 người làm việc năm 1990, nay nhà máy Rennes chỉ còn 5600, sau khi giảm thêm 1400 thì số chỉ còn 4200 người thôi.

Mất người làm việc ở đây, không muốn tiếp tục danh tiếng vì số bị mất, than thở với thông tin viên đài RFI :

« Chúng tôi đoán là thế nào cũng có thay đổi, nhưng không ngờ là ban điều hành lại miễn tay nhợ vậy. 1400 người số mất việc. Rồi trong nhưng lần tiếp, ban giám đốc số còn giảm thêm bao nhiêu chỉ làm ở Rennes nữa chứ ?

Cá nhân tôi, tôi 55 tuổi, tôi có cháu đến tuổi vào học, nhưng lại quá cao tuổi để bắt đầu bắt đầu nhà đi làm ở một nơi khác. Tôi hỏi là tại sao bây giờ, tôi chỉ làm việc tại nhà máy ở Rennes. Nếu bắt đầu sa thởi, tôi chỉ còn cách ngửa tay xin trợ cấp xã hội. Đó là kết quả tôi không muốn phải nghĩ tới ».

Trong khi chỉ đổi, tại nhà máy ở Rennes, không khí rất ngột ngạt. Nhân viên PSA chỉ biết ai đi, ai sẽ phải ra đi và mọi người bắt đầu nghi kỵ lẫn nhau.

Trên toàn quốc, PSA số đang 100 000 nhân viên - trong đó 80 000 làm việc trực tiếp trong ngành sản xuất xe hơi. Trước đợt thông báo vào tuần trước, PSA đã sa thởi 1900 người vào năm 2011.

Phải ngừng dòng thời gian, trở lại 20 năm về trước, lịch sử ngành công nghiệp xe hơi Pháp mới

có mặt và đóng cửa nhà máy : Khi đó, tập đoàn Renault đã đóng cửa các sản xuất truyền thống Billancourt, ngoi ở phía tây Paris.

Thực tế cho thấy, tin xấu đã dẫn đến biến động trong ngành sản xuất xe hơi và nên được xem là « cột sống » của công nghiệp Pháp. Lĩnh vực kinh tế này báo động đến 10 % công việc cho người lao động Pháp. Với 2,3 triệu nhân viên, 14 các sản phẩm ráp, hai tập đoàn xe hơi i Pháp nổi tiếng thế giới là Renault và PSA Peugeot Citroen cùng tác với 255 nhà cung cấp phụ tùng và sản xuất đến 10 % nguồn lao động của Pháp. Theo thống kê của phòng Thống kê mĩ i Pháp, năm 2010, ngành công nghiệp xe hơi i thua lỗ đến 3,4 tỷ euro, bắt buộc các biện pháp hỗ trợ của Nhà nước.

Tuy PSA thông báo hủy bỏ 8 000 chỗ làm, nhưng giới trong ngành công nghiệp này d báo là số người bị ảnh hưởng dây chuyền sẽ cao hơn ít nhất là ba lần, bởi vì chuỗi khách hàng còn liên quan đến hàng loạt doanh nghiệp gia công và các nhà cung cấp phụ tùng cho PSA. Nói cách khác, quyết định đóng cửa nhà máy Aulnay sous Bois của PSA sẽ đẩy tới thiểu là 24 000 người ra khỏi thị trường lao động.

Theo thống kê của Hội đồng vùng Ile de France, ít nhất là 7000 chỗ làm tại vùng Saint Denis sẽ bị tác động, chủ yếu là đối với các khâu dịch vụ, gara sửa xe đến các dịch vụ cung cấp xe của Peugeot Citroen.

Nghiên cứu mới nhất của Hiệp hội các nhà sản xuất xe hơi của Pháp CCFA cho thấy, trên toàn quốc, hiện có gần 2 triệu người lao động phục vụ trực tiếp hoặc gián tiếp cho ngành công nghiệp xe hơi, tức chiếm đến gần 10 % lực lượng lao động của các nước Pháp.

Cộng hòa nà, tại Pháp, cho tới nay, có gần 600 000 người làm việc trực tiếp trong ngành sản xuất xe hơi, gồm các khâu lắp ráp, đến cung cấp phụ tùng, mua bán nguyên liệu cho lĩnh vực này. Bên cạnh đó còn có các mặt đối ngũ 650 000 người lo việc các khâu như dịch vụ cung cấp xe, sửa chữa, các trạm mua bán xăng dầu, hay ngành bảo hiểm.

Cuối cùng là hơn 1 triệu người được báo động công việc làm nh vào các hoạt động của ngành giao thông. Hiện theo nghĩa rộng, công nghiệp xe hơi còn liên quan đến các lĩnh vực khác như xây dựng đường xá, hệ thống các, nhân viên lái xe công cộng, chuyên chở hàng hóa ...

Chính tác động này chuyển đổi với ngành công nghiệp phụ thuộc vào công nghiệp xe hơi mới là mới đầu đầu của chính phủ cách t.

Sai lầm chiến lược của PSA

Đổi lại thích khi họ ch đóng cửa nhà máy ở Aulnay sous Bois và đổi lại 8000 chỗ làm, PSA nêu ra lý do làm ăn thua lỗ và tình trạng đi xuống của thị trường xe hơi của Pháp nói riêng, của châu Âu nói chung.

Nhưng theo đổi lại phân tích, khó khăn của PSA có lẽ bắt nguồn từ chỗ Peugeot và Citroen đã phạm một sai lầm trong chiến lược phát triển. Bởi vì công ty họ nghĩ là đổi lại thị trường mới của PSA là Renault trở lại một vấn đề « bình an vô sự ».

Tập đoàn Renault với logo hình quả trám đã sớm di dời các sản phẩm xuất ra ngoài, nhanh chóng chen chân vào thị trường xe « low cost » hay mở rộng mạng lưới với các đổi lại tác động t.

Trong lúc đó, Peugeot lại chọn mô hình phát triển theo hướng « nâng cấp sản phẩm », tức là cho ra đổi lại những kiểu xe hơi sang hơn trở lại để nhúng vào một thị trường khách hàng, một sản phẩm họ hiểu nhất định và vấn đề lý thuyết trở lại ngay nơi đây, thị trường châu Âu là chỗ đứng.

Với chính sách « quốc tế hóa » công nghiệp họ, ngày nay, họ còn có một phần sản phẩm xe hơi Renault được sản xuất tại Pháp. Renault đã không ngừng tìm kiếm những thị trường mới để giảm giá thành. Tập đoàn này không quên ngó mắt chi nhánh, kể cả tại những nơi được coi là nhiễu rở, nhưng là khi họ đang thâm nhập vào Iran.

Cùng lúc, Renault đã giao trả thị trường xe thuộc loại rẻ tiền, « low cost » cho các nhà máy ở Roumani hay Maroc. Ngược lại, PSA hãy còn duy trì 40 % xe mang nhãn hiệu Peugeot và Citroen tại Pháp và nhờ vậy khi thâm nhập xe sản xuất ra tại đây cao gấp đôi sản lượng xe tiêu thụ trên thị trường nơi đây.

Cuối cùng, 60 % sản xuất của PSA là để phục vụ thị trường Pháp, trong khi đó thì Renault chủ yếu hướng tới các thị trường ngoài khu vực Tây Âu. Đó chính là lý do vì sao Renault đã mua lại hãng xe Nissan của Nhật từ năm 1999, để qua đó bắt r vào các thị trường lớn của châu Á như Trung Quốc.

Khó khăn riêng của ngành xe hơi Pháp

Việc tập đoàn xe hơi PSA Peugeot Citroen thông báo đóng cửa nhà máy ở ngoại ô Paris Aulnay sous Bois là hậu quả của hiên tượng thị trường tiêu thụ Pháp bước vào giai đoạn bão hòa.

Năm 2001, trên toàn quốc, các tập đoàn xe hơi của Pháp sản xuất ra 3,6 triệu chiếc xe, và ngoài thị trường hợp của năm 2004, từ đó tới nay, mức sản xuất đã liên tục giảm vì nhu cầu tiêu thụ xe Pháp không còn như trước. Từ năm ngoái, mỗi năm ngành xe hơi Pháp chỉ « ra lò » 2,3 triệu chiếc. Đồng nghĩa, trong hoàn cảnh đó, các hãng xe phải cắt giảm nhân sự và thu hẹp hoạt động của các cơ sở sản xuất.

Để giúp ngành công nghiệp xe hơi Pháp đứng vững trong cuộc khủng hoảng kinh tế năm 2008-2009, chính phủ trợ cấp cho người tiêu dùng để mua xe mới. Cụ thể là từ 2008 đến đầu năm 2010, nếu có xe đã hơn 10 năm tuổi, thì khi mua xe mới, bạn được giảm từ 500 cho tới 1000 euro,. Nhưng vậy mà doanh thu của các tập đoàn như PSA hay Renault không bước nh hướng.

Theo Ủy ban các doanh nghiệp sản xuất xe hơi Pháp - CCFA - như trước để mua xe mới này mà thị trường Pháp đã tiêu thụ thêm được từ 150 000 đến 300 000 xe. Nhưng kể từ khi chính phủ chấm dứt biện pháp hỗ trợ vào tháng 01/2010, khi lượng xe bán ra trên thị trường Pháp đã giảm đi rõ rệt.

Giống trong ngành dầu báo, phải đợi đến khoảng năm 2020 thì may ra, ngành xe hơi Pháp mới quay lại được mức sản xuất của năm 2007.

Một trong những nguyên nhân thích và khó khăn của ngành sản xuất xe hơi Pháp là do nước này có

khuyến khích phát triển các loại xe nhỏ và gọn. Trong các xe này thì Pháp bỏ Nhật và Hàn Quốc cạnh tranh. Pháp không phải thiếp thị duy nhất gặp khó khăn. Tại Tây Âu, Anh Quốc, Tây Ban Nha và Ý cũng cùng chung cảnh ngộ.

Riêng thị trường hợp của Đức là một ngoại lệ. Năm ngoái các hãng xe của Đức đã cho ra đời 6,3 triệu chiếc.

Thông tin viên của đài RFI Pascal Thibault từ Berlin gửi thích về thành công của các hãng xe Đức :

« Bảo vệ đang tiếp diễn ngành công nghiệp xe hơi của Đức. Ít ra đó là nhờ nền tảng của lãnh đạo hiệp hội các nhà sản xuất xe hơi Đức.

Thực tế không hẳn là như vậy. 2011, là năm mà nhiều hãng xe Đức đã phá kỷ lục : Thị trường xe hơi của Đức được coi là nền tảng nhất tại châu Âu. Trong quý đầu năm nay, khối lượng xe bán ra tại Đức tăng 1 %. Con số 1 % này đã là một thành tích so với những nơi khác ở châu Âu. Bên cạnh đó, thì 3/4 số xe Đức là được xuất khẩu. Trong lúc số tiêu thụ của các nước Tây Âu bắt đầu đi xuống, những nhãn hiệu nổi tiếng như BMW hay Volkswagen, Mercedes đã nắm bắt thời cơ trên các thị trường đang phát triển mạnh như Hoa Kỳ, Trung Quốc, Mêhicô, Ấn Độ hay Nhật Bản. Thành công đó, chủ yếu có được nhờ hai yếu tố : Uy tín của các hãng xe Đức và cái thú được làm chủ những chiếc xe lớn.

Chỉ riêng tập đoàn Opel, đã được hãng xe Mỹ General Motors mua lại : Lãnh đạo Opel thừa nhận vì những sai lầm trong đường lối quản trị, trong chiến lược phát triển có thể dẫn tới việc Opel phải đóng cửa một số các công sở sản xuất ».

Vậy đâu là bí quyết thành công của các hãng xe Đức ?

Năm 2010, Volkswagen đầu tư vào nghiên cứu 6,2 tỷ euros để nâng vốn đầu tư của bốn tập đoàn lớn của Pháp là Peugeot, Renault Valéo và Michelin cùng nhau.

Bí quyết t th nhì là các hãng xe Đ c đã « đa d ng hóa » các th tr ng, trong khi các đ i th Pháp v n ch t p trung vào th tr ng xe hơi Tây Âu.

Trong tr ng h p c th c a Volkswagen, 2/3 doanh thu c a hãng xe có logo hình ch W này đ c th c hi n ngoài khu v c châu Âu. Volkswagen đã đ u t 14 t euros t i Trung Qu c, có t i 14 nhà máy t i đây m i k t năm 2010. M t năm sau, Volkswagen bán ra trên th tr ng Trung Qu c 1,7 tri u chi c xe.

Trong khi đó, PSA đã chen chân vào th tr ng Trung Qu c t năm 1985, nh ng trong c năm 2011, ch có 380 000 ng i Trung Qu c ch u mua xe c a Pháp v i nhãn hi u Peugeot hay Citroen. Đ n gi n là vì nh ng chi c xe nh c a Pháp không h p đ n b ng nh ng ki u xe sang tr ng và b th c a nh ng BMW hay Mercedes và cũng không có uy tín nh nh ng chi c xe c a hãng Volkswagen trong m t ng i tiêu dùng Trung Qu c.

T tr ng c a ngành công nghi p xe hơi trong c xe kinh t Pháp ngày càng gi m s t. Vào năm 1999, trên toàn qu c có t t c 205 000 nhân viên làm vi c trong ngành s n xu t xe hơi, m t th p niên sau, l c l ng nhân công trong ngành đã b gi m đi đ n 1/4. Trong cùng th i k , vào năm 1999, trên 100 euros GDP c a Pháp thì ngành công nghi p xe hơi c a Pháp đem v 1 euro, t c là 1 %. Nh ng vào năm 2010 thì t l đó ch còn là 0,5 % mà thôi.

T ng lai đen t i

Theo đánh giá c a c quan t v n v ngành công nghi p xe hơi Alix Partner, 40 % các nhà máy t i châu Âu có kh năng s n xu t quá l n so v i nhu c u.

C th là m t nhà máy c a Đ c ch s d ng đ n 89 % kh năng s n xu t, t l đó đ i v i các nhà máy c a Pháp là 60 % và đ i v i các c s l p ráp t i Ý là 54 %.

Nói cách khác, theo Alix Partner, trong t ng lai, các t p đoàn xe hơi châu Âu có khuynh h ng còn gi m thêm nhân s và đóng c a m t s các nhà máy. K ch b n các t p đoàn nh Renault, Peugeot hay Citroen c a Pháp, Fiat hay Lancia c a Ý và k c Opel c a Đ c thu g n t m ho t đ ng l i càng đ c c ng c thêm, khi nhìn vào các đ báo v t l mua s m xe hơi trên các th

trở lại châu Âu.

Vấn theo các quan tài vốn tài chính và kinh tế Alix Partner, thì trở lại xe hơi châu Âu tiếp tục xu hướng dốc vào năm tới.

Dù sao khi họ chỉ đóng cửa nhà máy và giảm nhân số của nhãn hiệu con số Peugeot và hai mũi tên của Citroen cũng được coi là « cuộc tái cấu trúc » đầu tiên của chính phủ cánh tả tại Pháp, khi ông François Hollande lên cầm quyền chỉ 100 ngày.

Giới quan sát coi đây là « cuộc tháo lùa » với chính sách xã hội để bảo vệ việc làm cho người dân của nó các Jean Marc Ayrault.

Khi họ chỉ của PSA được đưa ra đúng vào tuần lễ mà hàng loạt các tập đoàn Pháp thông báo về những khó khăn kinh tế và chuyển đổi quy trình cắt giảm nhân số.

Vấn thì ngân sách gia Pháp, INSEE, cũng báo thất nghiệp gia tăng thì nay đến cuối năm và thì trở lại lao động Pháp sẽ không có dấu hiệu hồi phục trước năm 2013. Đỉnh điểm kinh tế có nguy cơ để đưa tái tiếp đến 100 000 người lao động trên toàn quốc.