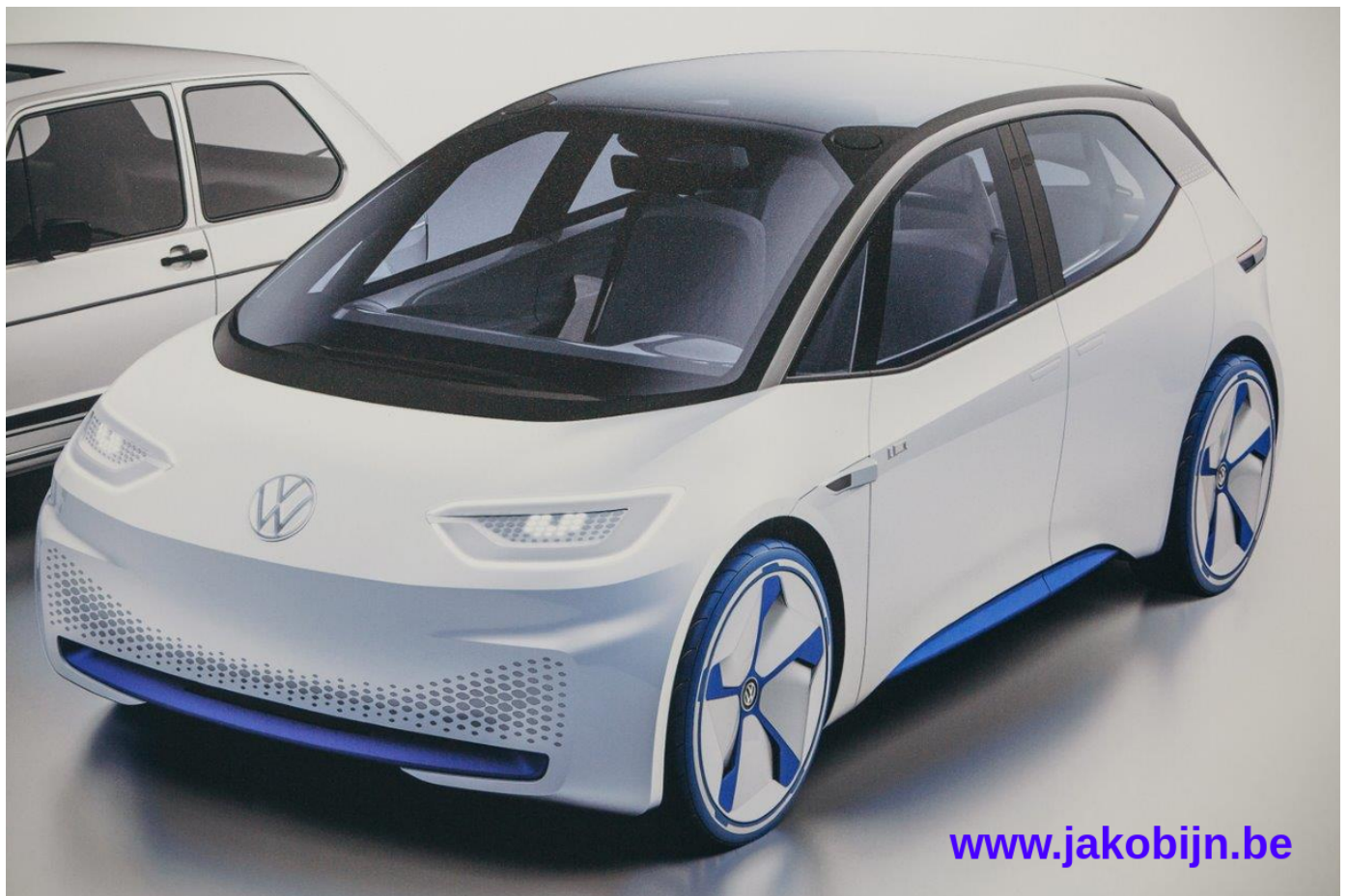


Thương vụ Volkswagen - Gotion cho thấy giới hạn cứng của việc giảm rủi ro khỏi Trung Quốc

Bởi Frank , 29 Tháng 9 2026

Thương vụ Volkswagen - Gotion cho thấy giới hạn cứng của việc giảm rủi ro khỏi Trung Quốc

Các nhà máy chung ở Tây Ban Nha, Slovakia và Maroc là cạnh bạc của Volkswagen - và của châu Âu - rằng quản lý quan hệ với Trung Quốc tốt hơn là cắt đứt chúng



Bởi [Goktug Caliskan](#)

Volkswagen đã dành nhiều năm để cố gắng xây dựng một ngành kinh doanh pin châu Âu đủ mạnh để mang theo tham vọng xe điện của mình. Thương vụ mới nhất

của hãng kéo một đối tác Trung Quốc vào sâu hơn trong nỗ lực đó. Vào ngày 28 tháng 9, Volkswagen của Đức và Gotion High-Tech của Trung Quốc [đã đồng ý](#) làm sâu sắc thêm mối quan hệ đối tác bắt đầu từ năm 2020. Gotion dự định đầu tư khoảng 1,1 tỷ euro (1,25 tỷ USD) để lấy 49% cổ phần trong nhà máy pin của Volkswagen ở Valencia, Tây Ban Nha. Về phần mình, PowerCo của Volkswagen dự kiến sẽ đóng góp khoảng 470 triệu euro để lấy 49% cổ phần trong các dự án do Gotion dẫn đầu ở Slovakia và Maroc. Cả ba giao dịch đều phải được cơ quan quản lý phê duyệt và đáp ứng các điều kiện kết thúc thông thường.

Thương vụ này phơi bày tình thế khó xử mà ngành công nghiệp pin châu Âu đang mắc phải. Brussels đã dành nhiều năm để cố gắng giảm mức độ phơi nhiễm chiến lược của mình với Trung Quốc, đặc biệt là trong công nghệ sạch.

Trong khi đó, các nhà sản xuất ô tô cần pin có giá cả phải chăng, đã được chứng minh ở quy mô lớn và sẵn có đủ sớm để giữ cho các mẫu xe điện của họ có sức cạnh tranh. Trên thực tế, "giảm rủi ro" đang bắt đầu giống như việc tìm kiếm sự phụ thuộc lẫn nhau với những điều khoản dễ quản lý hơn. Volkswagen đã biết rõ về Gotion. Năm 2020, hãng trở thành nhà sản xuất ô tô toàn cầu đầu tiên [nắm cổ phần trực tiếp](#) trong một nhà sản xuất pin Trung Quốc, và vẫn là cổ đông lớn. Mối quan hệ kể từ đó đã phát triển từ các thỏa thuận vốn và cung ứng sang công nghệ và sản xuất công nghiệp.

Các điều khoản sở hữu cho thấy mối quan hệ đang được hiệu chỉnh cẩn thận như thế nào. PowerCo sẽ giữ 51% hoạt động tại Valencia, trao cho Volkswagen quyền kiểm soát đa số đối với thứ được quy hoạch là trung tâm sản xuất chính của châu Âu cho pin lithium iron phosphate, hay LFP. Tại Surany, Slovakia, và Kenitra, Maroc, Gotion sẽ giữ 51% và PowerCo 49%. Ban quản lý vẫn sẽ được chia sẻ.

Volkswagen cũng đang bán 5,3% cổ phần trong Gotion cho một người mua không được tiết lộ. Vị thế biểu quyết của hãng sẽ không thay đổi, vì một phần cổ phần hiện có của hãng không có quyền biểu quyết, và hãng sẽ giữ đại diện trong hội đồng quản trị cùng vị thế nhà đầu tư chiến lược. Câu hỏi khó hơn là cấu trúc này thực sự mang lại điều gì gần gũi hơn với châu Âu. Pin LFP ngày càng quan trọng đối với xe điện thị trường đại chúng và lưu trữ cố định. Chúng tương đối phải chăng, bền bỉ và rất phù hợp với những chiếc xe mà chi phí quan trọng hơn phạm vi hoạt động tối đa. Volkswagen kỳ vọng thị phần của LFP trong [thị trường pin châu Âu](#) sẽ tăng mạnh vào năm 2030.



Tuy nhiên, năng lực sản xuất chỉ là một phần của phương trình. Khả năng cạnh tranh của pin còn phụ thuộc vào vật liệu cathode, thiết bị chuyên dụng, mạng lưới nhà cung cấp, kinh nghiệm kỹ thuật và nhiều năm tinh chỉnh trên dây chuyền sản xuất.

Mối quan hệ đối tác mới bản địa hóa một số mắt xích trong chuỗi đó. Valencia được dự kiến sản xuất cell LFP bên trong Liên minh châu Âu, và Surany sẽ bổ sung nhà máy cell thứ hai ở Slovakia. Kenitra sẽ sản xuất vật liệu cathode trên bờ nam Địa Trung Hải. Thỏa thuận cũng bao gồm mua bán chung ở châu Âu.

Điều quan trọng không kém là những gì thỏa thuận bỏ qua. Khoáng sản thượng nguồn, vật liệu tiền chất, một phần cơ sở máy móc chuyên dụng và phần lớn bí quyết sản xuất đằng sau sản xuất LFP của Trung Quốc sẽ tiếp tục đến từ một hệ sinh thái rộng lớn hơn mà châu Âu không thể tái tạo chỉ với ba nhà máy.

Maroc đóng vai trò nổi bật trong kế hoạch. Gotion đang phát triển một [gigafactory](#) pin tích hợp riêng biệt ở vùng Rabat-Sale-Kenitra, mà Ngân hàng Phát triển châu Phi đã phê duyệt khoản vay 100 triệu euro vào tháng 7. Giai đoạn đầu được thiết kế cho công suất 10 gigawatt-giờ cell và pack LFP hàng năm, với kế hoạch mở rộng dài hạn.

Khoản đầu tư 49% mới của PowerCo chỉ bao gồm liên doanh vật liệu cathode ở Kenitra; gigafactory rộng lớn hơn của Gotion là một dự án riêng biệt. Sự phân biệt này quan trọng vì, cùng nhau, các khoản đầu tư chỉ ra một điều gì đó lớn hơn một thương vụ Volkswagen đơn lẻ: một cụm pin đang hình thành quanh Kenitra, với các dự án khác nhau bao phủ các giai đoạn sản xuất khác nhau.

Maroc đã có cơ sở công nghiệp để làm cho điều đó có vẻ hợp lý. Stellantis đang mở rộng [nhà máy Kenitra](#) của mình hướng tới công suất hàng năm hơn 500.000 xe. Các nhà cung cấp ô tô, logistics xuất khẩu và mạng lưới sản xuất hướng tới châu Âu đã được thiết lập tốt, và đất nước này đủ gần Nam Âu để các linh kiện có thể vượt qua Địa Trung Hải mà không cần quãng đường vận chuyển dài của chuỗi cung ứng châu Á.

Đối với Gotion, điều đó có nghĩa là một cơ sở sản xuất gần khách hàng châu Âu. Đối với Volkswagen, sản lượng cathode của Maroc tại Maroc có thể mở rộng cơ sở cung ứng khu vực cho các nhà máy pin châu Âu của hãng. Maroc, đến lượt mình, có được quyền tiếp cận một giai đoạn của chuỗi xe điện với chiều sâu công nghiệp lớn hơn lắp ráp thông thường. Tuy nhiên, lợi ích của việc bản địa hóa sẽ phụ thuộc vào những gì phát triển xung quanh các nhà máy một khi sản xuất bắt đầu.

Một nhà máy cathode có thể tạo ra một nguồn vật liệu mới mà không tự động tạo ra hệ sinh thái hóa chất, kỹ thuật và thiết bị xung quanh nó. Một nhà máy cell châu Âu có thể rút ngắn tuyến cung ứng trong khi vẫn phụ thuộc vào công nghệ được tinh chỉnh ở nơi khác. Câu hỏi quan trọng hơn sẽ là liệu các nhà cung cấp, kỹ thuật viên đẩy những khoảng trống hay không.



Ở đây, thương vụ Volkswagen-Gotion có

thể có ý nghĩa vượt xa các con số đầu tư ban đầu. Sản xuất chung sẽ đưa các kỹ sư và nhà quản lý châu Âu tiếp xúc gần hơn với sản xuất LFP. Quyền sở hữu đa số tại Valencia trao cho PowerCo ảnh hưởng vận hành trực tiếp.

Tại Slovakia và Maroc, các **cổ phần đa số** của Gotion trao cho công ty Trung Quốc động lực mạnh mẽ để chuyển giao đủ chuyên môn để các địa điểm hoạt động hiệu quả. Kết quả chắc chắn sẽ là bản địa hóa không đồng đều. Một số giai đoạn có thể tiến triển nhanh chóng; những giai đoạn khác phụ thuộc vào chiều sâu nhà cung cấp và kiến thức kỹ thuật được xây dựng qua nhiều năm.

Sự phân biệt đó dễ bị bỏ qua khi chính sách thương mại di chuyển nhanh hơn các nhà máy. Thuế quan có thể thay đổi giá của một loại pin nhập khẩu trong vòng vài tháng. Phát triển kỹ sư, quan hệ nhà cung cấp, kiến thức quy trình và sản xuất đáng tin cậy mất nhiều thời gian hơn.

Bản đồ pin mới của Volkswagen do đó đi qua **Tây Ban Nha, Slovakia và Maroc**, với quyền sở hữu khác nhau theo địa điểm và các phần khác nhau của chuỗi cung ứng được phân bổ giữa chúng. Bài kiểm tra thực sự sẽ đến sau khi các thỏa thuận kết thúc và việc xây dựng tiến triển: bao nhiêu năng lực công nghiệp xung quanh các nhà máy sẽ bén rễ tại địa phương. Mức độ phơi nhiễm của châu Âu với Trung Quốc sẽ

ngày càng được định hình ở đó, trên các sàn nhà máy và bên trong mạng lưới nhà cung cấp, thay vì bởi tên và quốc tịch được viết trên cổng.