

Tia Sáng

HẠN CHẾ XE XÃNG
Bước đi táo bạo
cho mục tiêu bền vững



Hà Nội sẽ bắt đầu cấm xe xăng vào tháng 7/2026, xuất phát từ khu vực nội đô và mở rộng ra các vùng khác vào năm 2028 - 2030. Mặc dù sự chuyển dịch này thể hiện những thách thức to lớn về kinh tế - xã hội, đặc biệt là với những người lao động di cư mà sinh kế phụ thuộc vào xe máy, nó cũng tạo cơ hội cho các nhà sản xuất nội địa cạnh tranh với các ông lớn trên thế giới đã áp đảo thị trường Việt Nam nhiều năm qua và thể hiện cam kết Việt Nam sẵn sàng bước vào một nấc thang phát triển mới.

Minh Hà-Dương

Quýết định cấm xe xăng trong vùng phố cổ của Hà Nội vào hè năm tới đánh dấu sự dẫn thân của Việt Nam vào phong trào toàn cầu hướng tới giao thông đô thị bền vững. Quy mô của sự chuyển đổi này là đáng kinh ngạc. Hà Nội hiện nay có 1.1 triệu ô tô, 5.6 triệu xe máy xăng và 1.3 xe máy điện, và không quên rằng còn 1.2 triệu phương tiện vào thành phố từ các tỉnh khác.

Tất cả các xe máy xăng, trong đó rất nhiều xe có tuổi thọ hơn một thập kỉ và ô nhiễm hơn đáng kể so với tiêu chuẩn – sẽ bị cấm hoàn toàn khỏi trung tâm phố cổ, tức

là trong Vành đai 1, vào 1/7/2026 (Hình 1). Vào 1/2028, tất cả xe máy và ô tô xăng sẽ bị cấm đi lại trong vùng mở rộng của trung tâm thành phố, là vùng trong Vành đai 2. Lệnh hạn chế này sẽ mở ra tới các vùng dân cư rộng hơn, ví dụ như trong Vành đai 3, vào năm 2030.

Nhiều người có thể ngạc nhiên nhưng đây không phải là một quyết định vội vàng mà có sự tích lũy trong vòng tám năm quy hoạch có chủ đích, bắt nguồn từ Quyết định 5953/QĐ-UBND vào 8/2017. Ý tưởng này sẽ đưa Hà Nội lên mức cam kết tầm quốc tế và hiện thực hóa Tuyên bố Đường

phố không có xe chạy bằng nhiên liệu hóa thạch (Nhóm các thành phố C40 dẫn đầu vì mục tiêu khí hậu, 2017).

Bài phân tích này xem xét sáu khía cạnh trong quá trình chuyển đổi sang đường phố không còn xe chạy bằng nhiên liệu hóa thạch. Trước hết chúng ta sẽ nói về chiến lược căn thời gian và bối cảnh toàn cầu dẫn đến quyết định này; sau đó lượng hóa mức độ cải thiện chất lượng không khí và sức khỏe cộng đồng. Thách thức về kinh tế - xã hội, đặc biệt là những người có sinh kế phụ thuộc vào xe máy, sẽ được bàn đến một cách chi tiết, tiếp theo đó là đánh giá xem lệnh

DIỄN ĐÀN

cấm này sẽ định hình nền công nghiệp xe máy của Việt Nam và tạo cơ hội cho các nhà sản xuất nội địa ra sao. Chúng ta sẽ tiếp tục cân nhắc vị trí của chính sách này như một thử nghiệm cho tham vọng quản trị môi trường lớn hơn của Việt Nam, trước khi kết luận các bài học dành cho những thành phố đang phát triển đang cân nhắc việc chuyển đổi tương tự.

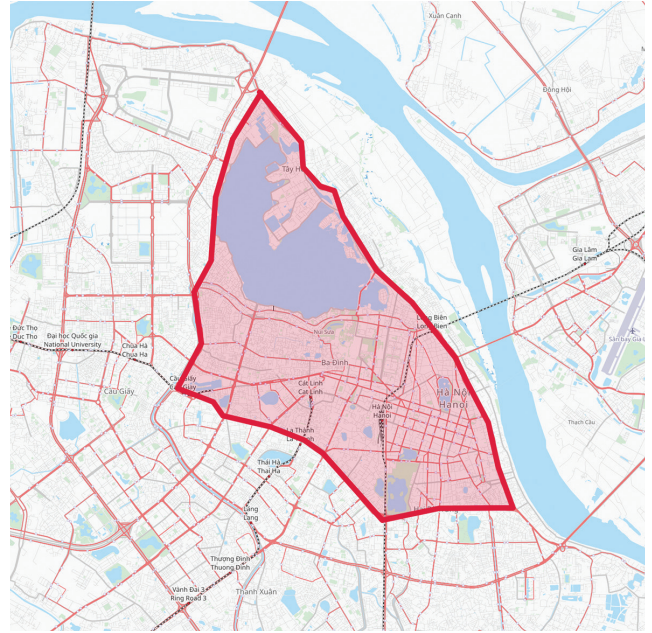
TẠI SAO LẠI LÀ QUYẾT ĐỊNH NÀY? TẠI SAO LÀ BÂY GIỜ?

Với Hà Nội cũng như phần còn lại của thế giới, câu hỏi không phải là liệu có nên thoát li khỏi năng lượng hóa thạch hay không, mà là khi nào và như thế nào. Chẳng hạn, nhìn sang Liên minh châu Âu kể từ 2035, không một xe ô tô động cơ đốt trong nào được phép bán ra thị trường. Hầu hết các thành phố lớn trên thế giới đều đang hướng đến hệ thống giao thông sạch, và thành phố nào triển khai sớm sẽ có một lợi thế cạnh tranh trong việc thúc đẩy các ngành công nghiệp xanh và thu hút đầu tư. Cam kết của Việt Nam sẽ đạt net zero vào năm 2050 khiến việc điện hóa xe máy chỉ là một bước tự nhiên, đặc biệt là khi xe máy là hình thức di chuyển phổ biến nhất ở đô thị tại ASEAN.

Khung thời gian cho quyết định này xuất phát từ cả cơ hội lẫn sự cấp thiết. Cho đến gần đây, các phương tiện xe điện thay thế hoặc là vẫn chưa có trên thị trường hoặc là chưa trưởng thành về mặt công nghệ. Công nghệ xe điện đã chín muồi tới mức xe máy điện có thể cạnh tranh được với các xe xăng tương tự. Chẳng hạn, chúng ta nhìn vào website của nhà sản xuất để so sánh mẫu xe máy điện mới nhất của VinFast, Evo Grande với xe máy Honda truyền thống, Wave Alpha.

Bảng dưới đây cho thấy xe máy điện đã có giá khá mềm với chức năng tương tự xe xăng với tiền duy trì tiết kiệm hơn rất nhiều.

Điều này lý giải tại sao, trong những năm gần đây, thị trường xe điện ở Việt Nam chứng kiến sự tăng trưởng vượt bậc. Thị trường xe điện hai bánh



Hình 1

rất sôi động, với phân khúc xe đạp điện có tốc độ tăng trưởng 112.6% và xe máy điện tăng 52.6%. Tuy nhiên, vòng đời trung bình của một xe máy ở Việt Nam khoảng 16.9 năm, bởi vậy với điều kiện này, Hà Nội thải ra chỉ khoảng 330.000 xe máy mỗi năm.

Sự thiếu sẵn sàng của cơ sở vật chất chính là nguy cơ lớn nhất trong việc thực thi chính sách này dù đã có 8 năm chuẩn bị từ 2017. Hạ tầng điện của Hà Nội hiện nay không thể hỗ trợ việc sạc điện rộng rãi ở khu vực dân cư, trong khi đó phương tiện giao thông công cộng mới chỉ phục vụ được 8-12% nhu cầu chuyển di chuyên hàng ngày trong thành phố trái với mục tiêu là 20-25%. Chỉ trong vòng dưới 12 tháng cho đến tháng 7/2026, mức độ triển khai quy mô hạ tầng là chưa từng có – Kinh nghiệm của thành phố Hồ Chí Minh cho thấy các trạm sạc điện mới chỉ đáp ứng được khoảng 10% nhu cầu xe điện dự kiến.

Lệnh cấm mở rộng của tháng 1/2028 bao gồm cả xe ô tô cá nhân trong vành đai 2 càng khiến thách thức này gay gắt hơn. Khu vực hạn chế có quy mô

Đặc điểm	VinFast Evo Grande (xe điện)	Honda Wave (xăng)
Giá bán (Hà Nội)	~21 triệu đồng	~22 triệu đồng
Giá nhiên liệu (cho 100km)	2000 – 3000 đồng	25.000 – 35.000 đồng
Quãng đường	134 km (268 km nếu chuyển sang pin dự phòng)	215km nếu đổ đầy bình
Tốc độ tối đa	70km/h	70-80km/h
Thời gian sạc/đổ xăng	10 tiếng (sạc tại nhà)	5 phút (ở trạm xăng)
Phát thải CO ₂	20-30 g/km	60-90g/km
Ô nhiễm tiếng ồn	Rất thấp	Cao

rộng đòi hỏi hạ tầng sạc và năng lực của xe công cộng phải được tăng cường gấp rút. Việc này có thành công hay không phụ thuộc vào quá trình cấp phép cho trạm sạc và khả năng điều phối nhân lực thi công vận hành trạm sạc. Trong khi đó, việc giải quyết khoảng trống tài chính bởi tuyên bố đầu tư 10 nghìn tỉ đồng vốn tư nhân trong vòng hai năm của V-Green mới chỉ gánh được một tỉ lệ nhỏ nhu cầu hạ tầng. Nếu không khởi thông được các nút thắt cổ chai này, lộ trình cấm đầy tham vọng của Việt Nam có thể bị trở ngại, ảnh hưởng tới những mục tiêu điện hóa rộng hơn của Việt Nam.

CHẤT LƯỢNG KHÔNG KHÍ CỦA VIỆT NAM SẼ CẢI THIỆN THẾ NAO?

Lợi ích sức khỏe của việc điện hóa xe máy khá đáng kể.

Chất lượng không khí của Hà Nội liên tục xếp hạng kém nhất ở Đông Nam Á, với nồng độ $PM_{2.5}$ vào khoảng $50 \mu g/m^3$ - gấp đôi tiêu chuẩn của Việt Nam là $25 \mu g/m^3$, hoặc năm lần so với khuyến nghị của WHO là $10 \mu g/m^3$. Khuyến nghị của WHO cho chất lượng không khí toàn cầu vào 2021 thậm chí còn ngặt nghèo hơn, giới hạn $PM_{2.5}$ hằng năm phải hạ xuống còn $5 \mu g/m^3$.

Các nghiên cứu chỉ ra rằng ô nhiễm không khí dẫn đến mười nghìn ca tử vong sớm hằng năm ở Việt Nam. Một nghiên cứu cần trọng và chi tiết hơn về gánh nặng tử vong do phơi nhiễm với $PM_{2.5}$ ở người lớn (>25 tuổi) sống ở Hà Nội năm 2017, cho thấy rằng việc phơi nhiễm với nồng độ $PM_{2.5}$ lớn gấp đôi tiêu chuẩn của Việt Nam góp phần dẫn đến 2.696 ca tử vong ở Hà Nội, hay 34.3/100 nghìn người. Một nghiên cứu được bình duyệt khác ước tính lợi ích tiềm năng của sức khỏe và kinh tế đối với người lớn từ 25 tuổi trở lên trên 63 tỉnh thành của Việt Nam vào năm 2021 cho thấy, giảm

nồng độ $PM_{2.5}$ và NO_2 trong giai đoạn phong tỏa dịch COVID-19 có thể tránh được 3.807 và 2.451 ca tử vong.

Khí thải từ phương tiện giao thông đóng góp khoảng 46% lượng bụi mịn ($PM_{2.5}$) và riêng xe máy chịu trách nhiệm cho 90% hợp chất hữu cơ dễ bay hơi từ nguồn giao thông. Sở Tài nguyên và Môi trường Hà Nội xác định xe cộ và bụi đường liên quan đóng góp 58-78% ô nhiễm không khí cục bộ tùy thuộc vào mùa. Lệnh cấm này chắc chắn sẽ giảm ô nhiễm.

Cam kết của Việt Nam sẽ đạt net zero vào năm 2050 khiến việc điện khí hóa xe máy chỉ là một bước tự nhiên, đặc biệt là khi xe máy là hình thức di chuyển phổ biến nhất ở đô thị tại ASEAN.

Tuy vậy, có một kì vọng thực tế là điều quan trọng. Cải thiện khí thải của xe máy chỉ giảm $5 \mu g/m^3$ nồng độ bụi $PM_{2.5}$ và như vậy là không đủ để đạt được mức không khí sạch mong muốn. Việc điện hóa xe máy sẽ cải thiện chất lượng không khí rõ rệt, nhưng nó mới chỉ chạm đến một nguồn ô nhiễm không khí. Việc cấm xe máy nên được nhìn nhận là chỉ là một yếu tố quan trọng trong một chiến lược cải thiện chất lượng không khí toàn diện, trong đó mục tiêu tiếp theo hướng về các nhà máy điện than, đốt rom rạ ở ngoài trời, bụi từ xây dựng và các phương tiện di chuyển ngoài vùng có lệnh cấm.

Giảm tiếng ồn là một lợi ích môi trường trực tiếp khác của lệnh cấm. Theo tiêu chuẩn quốc gia, mức tiếng ồn tối đa cho phép là 55dB vào ban ngày. Một nghiên cứu đo lường gần đây chỉ ra rằng ba mươi trường học ở Hà Nội

đang đứng trước nguy cơ bị ô nhiễm tiếng ồn, nghĩa là họ phải chịu mức âm thanh hơn 75dB trong suốt thời gian học tập, và 10% thời gian phải chịu tiếng ồn lên đến hơn 85dB.

Mặc dù sân bay và các khu công nghiệp là nguồn quan trọng gây ra tiếng ồn, tiếng từ giao thông lại là vấn đề trước nhất theo một nghiên cứu vào năm 2025. Hầu hết các nghiên cứu đều đồng thuận việc chuyển dịch sang xe điện có thể giảm tiếng ồn giao thông đô thị, đặc biệt là trong vùng nội đô có đặc tính di chuyển chậm, quãng đường ngắn. Nhưng điện hóa cũng không phải là giải pháp toàn diện: các chính sách rộng hơn trong việc giảm tiếng ồn đô thị bao gồm việc giảm lượng xe cộ nói chung, giảm việc bấm còi, cũng như kiểm soát việc xây dựng và các hoạt động giải trí.

Giảm khí thải nhà kính sẽ khiêm tốn trong ngắn hạn, nhưng mang tính biểu tượng quan trọng. Một chiếc xe máy điện giảm $40gCO_2/km$ so với xe xăng truyền thống (nhìn bảng 1, tùy thuộc vào nguồn năng lượng điện). Với quãng đường di chuyển trung bình mỗi năm là 5,000 km, mỗi cá nhân góp phần giảm 200 kg CO_2 mỗi năm. Điện hóa 450.000 xe máy sẽ giảm 0.1 triệu tấn CO_2 mỗi năm – chỉ là một tỉ lệ nhỏ với 40 triệu tấn CO_2 của tổng khí thải ngành giao thông vào năm 2023.

Tác động dài hơi đến từ việc chuyển đổi mang tính hệ thống. Việt Nam có 77 triệu xe máy trên khắp cả nước, việc chuyển đổi toàn diện này có thể giảm tới 15 triệu tấn CO_2 mỗi năm. Kết hợp với việc giải carbon trên lưới điện và các công nghệ cho phép xe điện có thể hỗ trợ việc tích hợp năng lượng tái tạo, lợi ích khí hậu tích lũy được mới trở nên đáng kể.

An toàn và tắc nghẽn: Việc cấm xe máy chạy năng lượng hóa thạch không giải quyết được những vấn đề này, nhưng nó là cơ hội để thúc đẩy phương tiện công

DIỄN ĐÀN

cộng trước khi người dân chuyển sang đi xe ô tô cá nhân. Hà Nội đang chậm trễ so với mục tiêu của Quy hoạch tổng thể, vốn hướng đến phương tiện công cộng phải đáp ứng được 20-25% số chuyến đi của người dân vào 2025, còn con số thực tế hiện giờ đang khiêm tốn ở mức 8-12%. Chiến lược giao thông của thành phố năm 2017 kêu gọi 450km đường metro vào năm 2030, nhưng mới chỉ có hai đường với tổng chiều dài 28km đang vận hành, mới chỉ đạt được 6% năng lực dự kiến.

Trường hợp của thành phố Quảng Châu 2007 cho thấy sau khi cấm xe máy, nhu cầu đi lại không giảm nhưng người dân chuyển lựa chọn đi lại sang các phương tiện khác. Lệnh cấm này làm giảm 5.1% chuyến đi chuyển bằng xe máy và 2% tăng thêm ở cả phương tiện công cộng và xe đạp, số người chuyển sang đi ô tô tăng không đáng kể. Vào 5/2008, lần lượt 50% và 19% người đi xe máy chuyển sang phương tiện công cộng và xe đạp, 11%, 10% và 4% chuyển sang đi xe ô tô cá nhân, tàu điện ngầm và taxi. Tác động tới tắc nghẽn giao thông chỉ giảm một cách khiêm tốn: Diện tích đường sử dụng tăng thêm do những người chuyển sang đi ô tô cá nhân vẫn ít hơn diện tích đường được “giải phóng” nhờ vào việc cấm xe máy. Tuy nhiên tác động này có thể lớn hơn, nếu lượng taxi sẵn có của thành phố đủ hơn và dịch vụ phương tiện công cộng tối ưu hơn.

Hà Nội có một số thành công gần đây, với sự xuất hiện của xe buýt điện và mở thêm đường metro thứ hai, nhưng vẫn còn nhiều việc cần làm. Ngoài xe buýt và metro, những thành phố bền vững thúc đẩy việc di chuyển vì sức khỏe: Hạ tầng của Hà Nội cho đi bộ và xe đạp có thể cải thiện hơn nữa. Ngoài ra, so với Quảng Châu, Hà Nội có lựa chọn giải pháp công nghệ hiện đại như đặt xe qua app, đi chung xe, cho thuê

xe đạp.

LÀM THẾ NÀO ĐỂ TỐI THIỂU HỌA TÁC ĐỘNG TỚI SINH KẾ NGƯỜI DÂN?

Trước hết, lệnh cấm bắt đầu từ khu vực Vành đai 1 – vùng thu nhập cao nhất của Hà Nội, thể hiện tính công bằng xã hội trong việc thiết kế chính sách. Thay vì áp đặt chi phí ngay lập tức lên tất

xe đồ của các thành phố ở Trung Quốc. Nền kinh tế xe máy hiện đang gắn với hàng ngàn người lao động ở Hà Nội, bao gồm những người giao hàng, xe ôm, thợ sửa chữa và những người bán lẻ xăng dầu. Sự chênh lệch về khu vực địa lý và kỹ năng giữa những lĩnh vực cần thu hẹp và những ngành nghề mới nổi lên đòi hỏi sự can thiệp kịp thời. Những nỗi quan ngại đang hiện hữu thực sự và rất cấp



Những người chịu tác động lớn nhất của lệnh cấm xe máy sắp tới ở Hà Nội là những người nhập cư mà sinh kế dựa vào xe máy.

Trước hết, lệnh cấm bắt đầu từ khu vực Vành đai 1 – vùng thu nhập cao nhất của Hà Nội, thể hiện tính công bằng xã hội trong việc thiết kế chính sách. Thay vì áp đặt chi phí ngay lập tức lên tất cả mọi người ở Việt Nam, cách tiếp cận theo giai đoạn này đòi hỏi những hộ gia đình giàu hơn phải chịu gánh nặng chuyển đổi ban đầu trong khi chờ hệ thống hạ tầng và hỗ trợ phát triển đủ để triển khai ở quy mô rộng hơn.

cả mọi người ở Việt Nam, cách tiếp cận theo giai đoạn này đòi hỏi những hộ gia đình giàu hơn phải chịu gánh nặng chuyển đổi ban đầu trong khi chờ hệ thống hạ tầng và hỗ trợ phát triển đủ để triển khai ở quy mô rộng hơn.

Điều đó cũng có nghĩa rằng, những khía cạnh xã hội của sự chuyển đổi này cần phải được cân nhắc kỹ lưỡng để tránh lặp lại vết

bách. Trì hoãn không giúp được gì - chỉ có việc ban hành chính sách can thiệp chủ động mới giải quyết được tình hình.

Quan ngại về khả năng mua xe: Trong một thành phố mà thu nhập trung bình của người dân là 82 triệu đồng mỗi năm, 20 triệu đồng một chiếc xe là một cái giá khôn kham với rất nhiều người. Những hộ gia đình thu nhập thấp

sẽ không đủ khả năng để thay thế một chiếc Honda Wave cũ bằng một chiếc Vinfast Evo Grande mới. Hà Nội đề xuất hỗ trợ 3-5 triệu đồng một xe chỉ giúp được một phần nhỏ chi phí này. Gói hỗ trợ toàn diện còn bao gồm 100% lệ phí đăng ký trước bạ và lệ phí đăng ký biển số đến năm 2030, các chương trình hỗ trợ vay vốn và mua lại xe xăng.

Các chính sách xã hội hỗ trợ hiệu quả cần phải nhắm trúng những người cần nó nhất. Dựa trên một nghiên cứu thống kê phân tích các yếu tố dẫn đến góc nhìn tích cực thái độ tiếp nhận của người dân về lệnh cấm này, và chia thành bốn nhóm lý do gồm: địa vị kinh tế - xã hội, sự tiếp nhận giao thông công cộng, sự phụ thuộc vào xe máy và thiên hướng thích đi xe ô tô. Không có gì ngạc nhiên, những người đã và đang sở hữu nhà và xe hơi có một cái nhìn lạc quan hơn về lệnh cấm so với những người lao động di cư vốn dựa vào xe máy cho các hoạt động sinh kế. Đây chính là bộ phận người dân chịu tác động lớn nhất.

Hỗ trợ chuyển đổi nghề nghiệp: Sự chuyển đổi thành công đòi hỏi ít nhất 18 tháng triển khai các chương trình tái đào tạo, đặc biệt là các thợ sửa xe xăng thích ứng với hệ thống xe điện. Cách tiếp cận của Singapore trong việc cung cấp những hỗ trợ đáng kể cho những người này kết hợp với những lựa chọn hưu trí đối với những lao động cao tuổi đưa ra mô hình để quản lý sự xáo trộn nghề nghiệp một cách công bằng. Còn lại, nền kinh tế phi chính thức là một thách thức đặc biệt bởi rất nhiều những người lao động phụ thuộc vào xe máy hoạt động ngoài hệ thống an sinh xã hội và ít có cơ hội tiếp cận với những chương trình tái đào tạo truyền thống.

Kinh nghiệm của Trung Quốc với việc cấm xe máy để lại những bài học đặc biệt quý giá. Từ năm 2017, đại đa số các đô thị quy mô

lớn và cấp trung khắp Trung Quốc đều hạn chế xe máy. Lệnh cấm ở thành phố Quảng Châu vào năm 2007 đi kèm với một loạt các biện pháp hỗ trợ hướng tới người dân. Tuy nhiên, việc nó bỏ qua những lao động nhập cư, đặc biệt là dân ông trung niên mà thu nhập từ lái xe ôm là nguồn duy nhất, đã trở thành nguồn cơn của bất ổn trật tự xã hội. Việt Nam có thể đối mặt với những khó khăn này, bởi tương tự như Trung Quốc, vẫn duy trì hệ thống hộ khẩu để kiểm soát việc cư trú của người dân và những tiện ích.

LIỆU CÁC THƯƠNG HIỆU VIỆT NAM CÓ THỂ ĐÁNH BẠI HONDA VÀ YADEA?

Ngành công nghiệp xe máy của Việt Nam hiện đang xếp thứ tư trên thế giới và thứ ba với xe điện. Thị trường đã trưởng thành và xuất xưởng khoảng ba triệu phương tiện mỗi năm. Vào năm 2020, Honda chiếm 71.8 thị phần, kế tiếp đó là Yamaha 15%. Năm 2024 khá lạc quan với 2.9 triệu xe được bán ra còn nửa đầu 2025 còn tốt hơn nữa với 1.6 triệu xe đến tay người tiêu dùng.

Lệnh cấm của Hà Nội khởi động lại căn bản thị trường ô tô của Việt Nam, tạo những cơ hội cho những nhà sản xuất nội địa muốn thách thức vị thế áp đảo của Honda. Chính sách này khởi đầu những dấu hiệu cho sự tăng trưởng nhu cầu mạnh mẽ, khuyến khích cả các nhà đầu tư trong nước lẫn nước ngoài trong lĩnh vực xe điện của Việt Nam. Những nhà sản xuất truyền thống bao gồm Honda, Yamaha, Suzuki đang chậm chân trong việc triển khai các chiến lược điện hóa phương tiện của họ - Honda mới chỉ cho ra mắt các mẫu xe điện cho hai dòng xe Neo's và ICON e, trong khi đó Yamaha mới giới thiệu mẫu Neo's vào năm 2022. Những doanh nghiệp này đều bày tỏ lo ngại về khung thời gian triển khai

lệnh cấm quá gấp gáp của Hà Nội.

Người dẫn đầu thị trường Việt Nam: Vị trí của Vinfast với vai trò vừa là nhà sản xuất xe điện và cung cấp hạ tầng sạc tạo ra những lợi thế cạnh tranh đặc biệt. Cách tiếp cận tổng hợp của công ty này - kiểm soát việc sản xuất xe, hệ thống sạc và dịch vụ đổi pin - bắt chước mô hình thành công của Trung Quốc trong khi tránh việc phụ thuộc vào công nghệ nước ngoài. Kết cục của việc chinh phục thị trường xe điện, là Vinfast đã vươn tới vị trí thứ ba trong thị trường nhờ vào doanh số bán ra tăng 501% trong nửa đầu năm 2025, vượt xa tốc độ tăng trưởng của Yadea (tăng 37.5%), Dibao, Pega và Honda (tăng 6.2%).

Nếu tính cả xe đạp điện, lượng xe hai bánh điện sản xuất mỗi năm

Việc điện hóa phương tiện giúp giảm sự phụ thuộc của Việt Nam vào việc nhập khẩu xăng dầu và tập trung vào xây dựng năng lực của các ngành công nghiệp xanh.

ở Việt Nam khoảng hơn một triệu xe (số liệu năm 2020). Với hai nhà máy ở Hải Phòng và Hà Tĩnh, công suất của VinFast có thể tăng thêm 1 triệu nữa vào năm 2026. Chưa kể, Công ty Xe máy điện Yadea đang xây dựng nhà máy thứ hai ở Bắc Giang với công suất hằng năm là hai triệu xe máy điện.

Lợi ích thương mại và công nghiệp: Việc điện hóa phương tiện giúp giảm sự phụ thuộc của Việt Nam vào việc nhập khẩu xăng dầu và tập trung vào xây dựng năng lực của các ngành công nghiệp xanh. Sự chuyển đổi này có thể gia tăng sức mạnh cho vị thế của Việt Nam trong chuỗi cung ứng của khu vực, đặc biệt là khi các quốc gia láng giềng cũng

DIỄN ĐÀN

đang áp dụng những chính sách tương tự. Chính sách EV 30@30, đặt mục tiêu xe điện sẽ chiếm ít nhất 30% lượng xe sản xuất trong nước và chính sách tăng cường năng lực sản xuất pin của Indonesia. Sự chuyển dịch công nghiệp thành công đòi hỏi những chính sách hỗ trợ tổng hòa vượt xa bên ngoài lệnh cấm xe máy. Tiêu chuẩn kỹ thuật, hệ thống pháp luật hỗ trợ và hạ tầng đủ vững chắc vai trò thiết yếu đối với những nhà sản xuất của Việt Nam trong việc cạnh tranh hiệu quả với những thương hiệu uy tín trên toàn cầu.

Công nghệ lưới điện thông minh: Sự chuyển dịch chóng mặt sang xe điện đã hình thành nhu cầu cho công nghệ pin, hạ tầng sạc thông minh và hệ thống quản trị năng lượng. Sự nổi lên của xe điện và năng lượng tái tạo thông qua sạc thông minh tạo ra những cơ hội cho các nhà sản xuất của Việt Nam phát triển những giải pháp tích hợp cho thị trường ASEAN, thậm chí có tiềm năng xác lập Việt Nam như một trung tâm vùng cho các công nghệ năng lượng – giao thông sạch.

Hà Nội dự kiến sẽ hỗ trợ 450.000 xe máy điện vào năm tới. Xe Evo Grande có ổ sạc công suất 400W, và khi tất cả các xe cùng sạc sẽ cần tổng cộng 180 MW. Đây chỉ là con số nhỏ so với nhu cầu năng lượng đạt đỉnh của Hà Nội là 4700 MW quan sát được vào đợt sóng nhiệt vào 6/2021. Nhìn về năm 2030, chúng ta có thể dự kiến hàng triệu xe điện. Nếu mỗi xe có ổ sạc 1kW (giờ cũng đã có ổ sạc này cho Evo Grande với giá 1.1 triệu) thì nhu cầu điện phải lên đến hàng GW. Tác động tới lưới điện sẽ là một vấn đề cần phải cân nhắc nghiêm túc khi đó.

Để giải tỏa nhu cầu điện đạt đỉnh vào buổi tối, rất nhiều thành phố ở Hà Lan đã dừng hoạt động các trạm sạc từ 4pm và 9pm. Mặc dù chưa một xe điện nào trên thị trường Việt Nam có khả năng sạc thông minh. Nhưng với những quy định bắt buộc hai kiểu sạc cho xe điện, Hà Nội có thể sẽ phải hệ thống pin lưu trữ phân tán với lưu lượng lên đến hàng GWh. Xe điện không chỉ tránh được việc khuếch đại các vấn đề điện năng, nó còn có thể là một phần của giải pháp. Xây dựng năng lực chuyên môn về hệ thống V2G (tạm dịch là vehicle-to-grid - Xe-đến-lưới, cho phép xe không chỉ nhận điện từ lưới mà còn trả lại điện lên lưới nếu không dùng hết) không chỉ tăng năng lực chống chịu của lưới điện mà còn tăng vị thế của Việt Nam trong chuỗi giá trị công nghệ xanh bằng cách xuất khẩu các giải pháp tích hợp năng lượng thông minh trong vùng ASEAN.

LIỆU ĐÂY CÓ PHẢI LÀ BƯỚC NGOẶT XANH CỦA VIỆT NAM?

Chi thị tháng 20/CT-TTg vào 7/2025 về bảo vệ môi

trường yêu cầu cao hơn rất nhiều so với việc chỉ chuyển dịch sang những con phố vắng bóng xe xăng ở thủ đô. Chỉ thị này yêu cầu tất cả cơ quan rung ương lẫn địa phương phải tập trung tổng lực vào việc bảo vệ ô nhiễm nước, đất, không khí, khiến lệnh cấm ở Hà Nội giống như một biểu tượng quốc gia trong cam kết mới đối với các mục tiêu phát triển bền vững.



Hệ thống cáp treo đảm bảo đi lại cho những người dân có thu nhập thấp, sống ở các khu phố tạm tại Medellín, Colombia.

Phối hợp giữa các cơ quan

Chỉ thị 20 tái lập vai trò của Bộ Nông nghiệp và Môi trường trong việc định hướng và chỉ dẫn các bộ, ngành, địa phương trong việc bảo vệ môi trường. Chỉ thị này thúc đẩy nhận thức về một hệ thống giám sát môi trường – hạ tầng thiết yếu trong việc áp đặt giới hạn ô nhiễm và theo dõi quá trình chuyển dịch xanh. Việc kêu gọi sự tham gia của người dân bằng nhiều thủ pháp dân vận trong cả việc chuyển dịch phương tiện giao thông lẫn một loạt các hoạt động bảo vệ môi trường.

Việc điều phối tài chính thông qua phí môi trường, cơ chế khuyến khích phương tiện xanh và hợp tác với khối tư nhân tạo ra một cách tiếp cận toàn diện trong việc đầu tư vào đô thị bền vững. Việc cấm xe máy trở thành một thử nghiệm cho năng lực triển khai

phát triển kinh tế cân nhắc tới yêu tố môi trường ở quy mô lớn, hàm chứa một tầm nhìn vượt xa khỏi phạm vi Hà Nội.

Bài học của các nước trong khu vực và trên toàn cầu

Hà Nội sẽ thu hút sự chú ý của các thành phố khác trên cả nước và cả nước ngoài, họ muốn xem lệnh cấm sẽ hoạt động như thế nào so với các khung chính sách thay thế

lợi ích kinh tế.

Ở Colombia, việc chuyển đổi giao thông toàn diện ở Medellín là một ví dụ tham khảo để các thành phố đang phát triển có thể đạt được những thành tựu đáng kể về môi trường và xã hội thông qua các chính sách di chuyển tích hợp. Hệ thống đa phương thức của thành phố - kết hợp giữa tàu điện, cáp treo điện kết nối các cộng đồng thiếu số trên sườn đồi,

này tương thích với các xu hướng toàn cầu và thực ra cũng đã có tám năm quy hoạch với nhiều cân nhắc kể từ khi tuyên bố lần đầu vào năm 2017. Đây không hẳn là một chính sách quá vội vã, nó thể hiện Việt Nam có sự học hỏi như thế nào từ kinh nghiệm quốc tế - đặc biệt là việc triển khai quyết liệt tới mức khắc nghiệt của Trung Quốc – để có một cách tiếp cận ôn hòa hơn.

Thành công của sáng kiến này phụ thuộc hoàn toàn vào việc đảm bảo chất lượng của những hành động đáp ứng nhanh chóng các nhu cầu về hạ tầng và hệ thống an sinh xã hội về lâu dài. Công nghệ đã có, nhu cầu thị trường đang dâng cao và các biện pháp tài chính đã chờ sẵn. Điều quan trọng bây giờ là điều phối quá trình thực thi sao cho không ai bị bỏ lại phía sau trong quá trình chuyển dịch này.

Chính sách này sẽ không chỉ dừng lại ở lĩnh vực giao thông ở Hà Nội, đây mới là một dấu mốc thử nghiệm cho mô hình phát triển bền vững của Việt Nam. Lịch sử sẽ nhìn nhận liệu sáng kiến này có thành công trong việc “tạo nền tảng cho đất nước vững vàng bước vào kỉ nguyên phát triển mới” trong viễn kiến của Chi thị 20. Nhiều bằng chứng cho thấy nếu có cách triển khai phù hợp, Hà Nội có thể chứng minh các thành phố đang phát triển có thể nhảy vọt trong việc phát triển các công nghệ sạch đồng thời vẫn duy trì được công bằng xã hội và phát triển kinh tế.

Con đường phía trước đòi hỏi Việt Nam vẫn phải giữ vững được định hướng này nhưng đồng thời cũng đáp ứng nhanh nhạy các thách thức trong việc thực thi. Nếu Hà Nội thành công, điều đó sẽ truyền cảm hứng cho sự chuyển dịch tương tự khắp Đông Nam Á và xa hơn thế nữa, đóng góp vào nỗ lực toàn cầu trong việc xây dựng những thành phố đáng sống, bền vững cho thế kỉ 21. □

Hào Linh dịch

Thành công của sáng kiến này phụ thuộc hoàn toàn vào việc đảm bảo chất lượng của những hành động đáp ứng nhanh chóng các nhu cầu về hạ tầng và hệ thống an sinh xã hội về lâu dài. Công nghệ đã có, nhu cầu thị trường đang dâng cao và các biện pháp tài chính đã chờ sẵn. Điều đáng kể bây giờ là điều phối quá trình thực thi sao cho không ai bị bỏ lại phía sau trong quá trình chuyển dịch này.

với khung thời gian khác nhưng cùng hướng đến mục tiêu tương tự. Các vùng phát thải thấp với sự chuyển đổi từ từ hơn – áp phí tắc nghẽn ở London và tiêu chuẩn khí thải lũy tiến của Berlin cũng đạt được mức giảm ô nhiễm đáng kể trong khi vẫn đảm bảo được tính kinh tế linh hoạt. Thuế tắc nghẽn ở Stockholm và phí vào Khu vực C ở Milan cho thấy các thành phố khác có thể đạt được những mục tiêu môi trường thông qua những cơ chế khuyến khích lợi ích kinh tế hơn là việc cấm hoàn toàn, bởi có thể giúp giảm sự kháng cự của xã hội nhưng vẫn đáp ứng được mục tiêu chính sách.

Ở ASEAN, phát triển vùng phát thải thấp ở Jakarta và các mục tiêu thống nhất về hạ tầng xe điện thể hiện sự chuyển dịch của khu vực tới giao thông đô thị bền vững, trong khi đó chương trình trợ giá của Indonesia hỗ trợ 7 triệu Rp cho mỗi xe điện, áp dụng tổng cộng một triệu xe từ 2023-2024 cho thấy một phương thức thúc đẩy việc sử dụng xe điện thông qua các chính sách tác động vào

xe buýt nhanh và hạn chế xe máy trong những giai đoạn ô nhiễm - đã giảm những ngày ô nhiễm ở cấp độ nguy cấp từ 30 ngày vào năm 2016 xuống chỉ còn một ngày vào năm 2018. Những thành công khác bao gồm hiện đại hóa hệ thống xe buýt với 506 xe dùng công nghệ xanh hơn (giảm 4.066 tấn CO₂ và 5.4 tấn PM_{2.5}), trong khi riêng hệ thống tàu điện đã giảm 200.000 tấn CO₂ mỗi năm với việc phục vụ hơn 800.000 hành khách mỗi ngày. Bằng cách tập trung vào các nguồn đi lại chiếm 80% ô nhiễm không khí của thành phố đồng thời vẫn duy trì quyền đi lại một cách công bằng thông qua hệ thống cáp treo phục vụ những khu phố tạm, Medellín phổ biến rộng rãi trong việc điện hóa giao thông để có thể đạt được cả mục tiêu cải thiện môi trường lẫn tính bao trùm xã hội.

Kết quả tốt đẹp sẽ trông như thế nào?

Sự chuyển dịch sang một đường phố không xe xăng không chỉ cần thiết về mặt môi trường mà còn là một cơ hội chiến lược. Quyết định