TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Hà Nội: Thị trường xe máy điện trước chính sách hạn chế động cơ xăng, dầu

16:11 17/07/2025

Khi mà TP. Hà Nội đang tiến tới thực thi chính sách hạn chế và cấm xe máy động cơ xăng, dầu tại khu vực trung tâm vào năm 2030, thì việc người dân tìm kiếm cho mình các phương án thay thế xe máy chạy bằng xăng, dầu đang trở nên cấp thiết...

Thị trường xe máy điện tăng trưởng nhanh

Theo giới kinh doanh xe cho biết, doanh số xe điện trong nửa đầu năm 2025 tiếp tục tăng nhanh. So với cùng kỳ năm ngoái, phân khúc L1 (xe gắn máy điện với tốc độ tối đa 50 km/giờ, công suất động cơ < 4 kW) tăng trưởng hơn 113%. L3 (xe máy điện tiêu chuẩn với tốc độ tối đa trên 50 km/giờ, công suất động cơ trên 4 kW) tăng 49%.

Theo Soundon Technology, Việt Nam hiện là thị trường xe hai bánh chạy điện lớn thứ 3 thế giới. Trong khi đó, B-Company cho biết, hiện xe điện chiếm khoảng 10% tổng thị phần xe hai bánh và Việt Nam dẫn đầu Đông Nam Á với hơn 2,3 triệu xe điện đăng ký trong giai đoạn 2016 – 2023. Những cái tên như YADEA, VinFast, Honda, Dat Bike, Pega... đại diện cho làn sóng điện hoá xe máy ở nước ta. Năm 2024, VinFast bán ra hơn 70.000 xe máy điện.

Thực tế, những năm qua xe điện hai bánh (một trong những phương tiện không phát thải tại chỗ) là lựa chọn thứ cấp, nhưng đến nay, đã cạnh tranh ngang hàng với xe máy truyền thống, có đầy đủ các lựa chọn ở mọi phân khúc, giúp người tiêu dùng có nhiều hơn sự lựa chọn...



Các hãng xe điện đang đưa ra thị trường Việt Nam những mẫu mã đa dạng. Ảnh: Hoàng Linh

Đơn cử, đối với người đang sử dụng Honda Wave Alpha (mẫu xe phổ biến tại khu vực ngoại thành, đối tượng sinh viên, lao động phổ thông), có thể cân nhắc VinFast Motio / EVO Lite Neo, Honda ICON e:, hoặc Yadea iGo/Vekoo. Nhóm xe này thường được thiết kế tương đương xe xăng 50cc, có giá 12-15 triệu đồng, vận tốc 40–50km/h, không yêu cầu bằng lái và phù hợp cho những người di chuyển 20 – 30km/ngày.

Đối với người dùng xe tay ga tầm trung như: Honda Vision, Yamaha Janus (phổ biến trong nội đô), có thể lựa chọn dóng xe điện tương đương, như: Honda ICON e:, VinFast Feliz S/Evo200, Dat Bike Quantum S. Các xe này có giá 27 – 32 triệu đồng, pin chạy được 70 – 100km mỗi lần sạc, thường có các tính năng khóa thông minh, kết nối điện thoại và sạc thuận tiện tại nhà.

Còn đối với những ai yêu thích Honda Lead (vốn nổi tiếng với cốp rộng, tiện lợi) có thể cân nhắc Yadea Ossy hoặc VinFast Klara S. Cả hai đều có thiết kế thanh lịch, yên dài, chở hai người thoải mái, pin lithium dung lượng cao, thời gian sạc đầy từ 4 đến 6 tiếng, phù hợp nhu cầu sử dụng trong ngày và sạc vào ban đêm.

Với các loại xe tay ga như” Air Blade hoặc NVX có thể chuyển sang Yamaha Neo's, Honda CUV e:, VinFast Klara S bản cao hoặc Dat Bike Weaver++. Các xe này có giá từ 35 - 45 triệu đồng, được trang bị công suất mô tơ lớn tương đương 125cc, tốc độ tối đa 75 – 85km/giờ.

Ở phân khúc cao hơn (tương đương Grande hoặc SH Mode), thị trường xe điện cũng không thiếu lựa chọn. Cụ thể như: Yadea Oris+, Honda CUV e: hoặc VinFast Theon S đều được thiết kế chỉn chu, có đèn LED tự động, khóa từ, định vị GPS và tích hợp ứng dụng quản lý thông minh.

Trong số này, trừ CUV e: hiện cho thuê với giá gần 1,5 triệu đồng/tháng, số còn lại có giá bán từ 45 đến 60 triệu đồng, tương đương xe xăng cùng phân khúc.

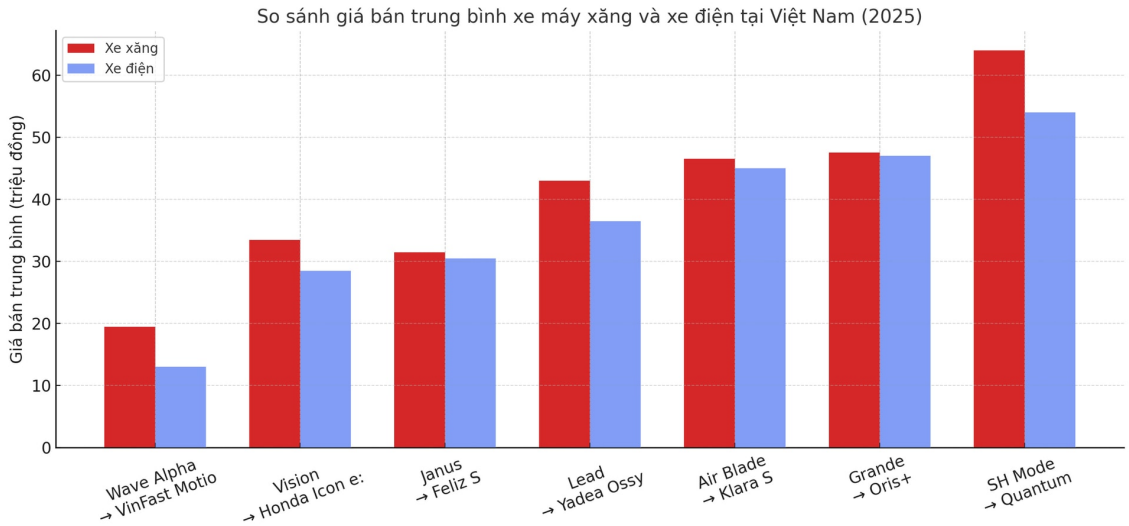
Phân khúc các loại xe máy điện công suất lớn cũng đã hình thành. Đơn cử là BMW CE4 (549 triệu đồng), với tầm hoạt động 130 km, tăng tốc 0 - 50 km/giờ trong 2,6 giây, tốc độ tối đa 120 km/giờ.

Ưu điểm của xe máy điện

Theo các chuyên gia nhận định, thực tế xe điện hai bánh (với đặc tính linh hoạt và không phát thải trực tiếp) đang ngày càng tỏ rõ sự phù hợp với đời sống đô thị, với quãng đường di chuyển mỗi ngày khoảng 15 – 30km.

Xe điện hai bánh cũng không còn chịu định kiến chỉ dành cho học sinh, sinh viên. Theo một quản lý cấp cao tại đại lý xe điện tại Hà Nội, chia sẻ: Từ khi thông tin về hạn chế xe xăng trong Vành đai 1 được công bố, lượng tìm kiếm xe máy điện cho người lớn tăng đột biến, trong đó các mẫu xe thuộc nhóm L3 được quan tâm mạnh mẽ.

Với nhiều người lúc này, việc sạc pin tối cho xe điện hai bánh trở thành thói quen, tương đương với việc sạc một chiếc điện thoại. Các ứng dụng mang tới thuận lợi khi giúp theo dõi tình trạng xe, lịch sử sạc, trạm gần nhất, và kiểm soát hành trình...



Giá bán của xe máy xăng và xe máy điện phổ biến tại Việt Nam trong năm 2025. Ảnh: Hoàng Linh

Một khác biệt lớn, là nằm ở trải nghiệm của người tiêu dùng về công nghệ - một phần quan trọng trong đời sống số hoá và lối sống đô thị hiện đại, như: Khóa thông minh, kết nối điện thoại, định vị GPS, cảnh báo trộm, hỗ trợ giám sát hành trình... (những tiện ích tưởng chừng là "đặc quyền" của ô tô).

Bên cạnh đó, chi phí sạc cũng ngày một hấp dẫn hơn. Một lần nạp đầy pin xe cỡ như VinFast Feliz S chỉ tiêu tốn khoảng 2.500 – 3.000 đồng tiền điện, đi được khoảng 100 – 120km. So với mức tiêu thụ xăng khoảng 1,6 lít/100km của xe tay ga cỡ trung, với giá xăng trung bình 24.000 đồng/lít, chi phí vận hành xe điện chỉ bằng khoảng 1/5. Bảo trì xe điện ít hỏng hóc hơn vì không có động cơ đốt trong, không thay dầu máy, không cần kiểm tra bugi hay lọc gió thường xuyên.

Trước thực tế nêu trên, hiện nhiều doanh nghiệp khởi nghiệp cũng đã và đang mở rộng đầu tư vào hạ tầng hỗ trợ, khiến việc sử dụng xe điện hai bánh trở nên thuận tiện hơn.

Còn nhiều thách thức...

Có lẽ, câu chuyện xe máy điện không còn là tương lai xa. Tính đến giữa năm 2025, gần 25% tổng doanh số xe hai bánh mới tại Việt Nam là xe điện, một tỷ lệ chưa từng thấy. Nhiều chuyên gia cho rằng, trong 5 năm tới, nếu được sự ủng hộ từ chính sách, các nhà sản xuất, hạ tầng, tỷ lệ này có thể vượt 50%.

Tuy nhiên, để đảm bảo về sản lượng xe điện, thay thế xe xăng thực sự là bài toán khó. Thực tế, nửa đầu năm 2025, nguồn cung xe điện hai bánh thường xuyên trong tình trạng thiếu. Trong khi đó, Hà Nội hiện có khoảng 5,6 triệu xe máy đang lưu hành, trong đó hơn 90% là xe xăng. Nếu tiến tới mục tiêu không còn xe máy xăng ở các quận nội thành vào 2030, thì việc cung cấp hàng triệu xe điện thay thế đòi hỏi một sự chuẩn bị cực kỳ lớn cả về năng lực sản xuất, logistics, phân phối và hạ tầng hỗ trợ.



Xe điện và trụ sạc xuất xưởng tại nhà máy VinFast (Hải Phòng). Ảnh: Hoàng Linh

Đến giữa năm 2025, ước tính năng lực xe máy điện trong nước của các hãng lớn vào khoảng 1 triệu xe/năm. Như vậy, ngay cả khi các hãng đều mở rộng nhà máy, việc sản xuất 4–5 triệu xe điện trong vòng vài năm không dễ, đặc biệt khi các linh kiện như pin lithium, mô tơ điện, điều khiển trung tâm (ECU) vẫn phải nhập khẩu hoặc chưa được nội địa hóa hoàn toàn.

Bên cạnh đó, vẫn còn những thách thức trong sử dụng, như việc chưa có chuẩn pin và chuẩn sạc thống nhất, khiến mỗi hãng xe phát triển một hệ sinh thái riêng, khó liên thông. Giá pin thay thế vẫn cao (khoảng 8–15 triệu đồng mỗi viên cho dòng tầm trung). Tâm lý lo ngại về độ bền pin và khả năng chống cháy nổ khi sạc tại nhà, nhất là trong khu tập thể hoặc nhà phố chật hẹp cũng là rào cản lớn đối với người muốn chuyển sang xe điện.

Theo ông Nguyễn Bá Cảnh Sơn, Giám đốc điều hành Dat Bike cho biết, không chỉ công nghệ, mà xe điện phải thật sự tiện dụng và bền bỉ thì mới chinh phục được người Việt.

Ngoài ra, việc mở rộng mạng lưới phân phối, trung tâm bảo hành, hệ thống thay pin, dịch vụ hậu mãi... cũng cần thời gian và nguồn lực. Xe điện không thể chỉ bán đơn lẻ như hàng điện tử, mà là một chuỗi giá trị khép kín cần được đảm bảo đồng bộ, từ trạm sạc, phần mềm theo dõi, phụ tùng thay thế cho đến kỹ thuật viên sửa chữa chuyên biệt.

Cũng theo các đại lý xe điện cho biết, một thách thức lớn là hệ thống điện đô thị. Đây là một trong những mối quan tâm hàng đầu của người mua xe điện lúc này. Bởi, nếu một khu chung cư có vài trăm hộ gia đình cùng chuyển sang xe điện, việc sạc đồng thời vào giờ cao điểm có thể gây quá tải cục bộ. Điều này đòi hỏi ngành điện và chính quyền sở tại phải có phương án tính toán phụ tải, đầu tư hạ tầng điện mới hoặc triển khai các giải pháp sạc thông minh, quy định sạc ban đêm...

Phát triển hạ tầng trạm sạc và nâng cấp lưới điện không chỉ là yêu cầu kỹ thuật, mà còn là nền tảng đảm bảo cho người dân an tâm sử dụng, doanh nghiệp mạnh dạn đầu tư, và quá trình chuyển đổi diễn ra an toàn, đồng bộ, hiệu quả.

Để thúc đẩy quá trình "điện hoá" xe máy, TP. Hà Nội cần có một lộ trình rõ ràng, cụ thể. Bên cạnh đó là phối hợp nhịp nhàng giữa nhà nước, doanh nghiệp và người dân, để vừa đảm bảo mục tiêu môi trường, vừa không gây xáo trộn lớn trong đời sống.

Tuấn Ngọc *(t/h)*