

Hành trình xanh hóa taxi Thủ đô: Khi khát vọng đối mặt với bài toán thực tế

07:51 03/03/2026

Chủ trương chuyển đổi 100% xe taxi sang sử dụng điện và năng lượng xanh trước năm 2030 của UBND TP Hà Nội đang mở ra một chương mới cho giao thông đô thị. Đây được xem là bước đi mang tính đột phá nhằm cải thiện chất lượng không khí và hướng tới mục tiêu phát triển bền vững. Tuy nhiên, đằng sau mục tiêu đầy tham vọng này là những bài toán hóc búa về tài chính, hạ tầng và cả câu chuyện sinh kế của hàng vạn tài xế.



Mục tiêu 100% taxi tại Hà Nội sử dụng xe điện trước năm 2030 là bước ngoặt mạnh mẽ. Song để đi hết chặng đường này, tài xế và doanh nghiệp phải vượt qua bài toán vốn, pin và hạ tầng

Áp lực tài chính đè nặng vai người lao động

Với những tài xế gắn bó lâu năm với nghề như ông Phạm Đình, chủ trương này là xu thế tất yếu, nhưng cũng đi kèm không ít trăn trở. Thực tế, nhiều tài xế

hiện nay đang vận hành xe theo hình thức trả góp và liên kết với các hãng. Việc buộc phải thay đổi phương tiện khi chưa kịp thu hồi vốn từ xe xăng cũ tạo ra một gánh nặng tài chính khủng khiếp. Một chiếc taxi thông thường có vòng đời khai thác khoảng 10 năm, nếu lộ trình chuyển đổi quá gấp gáp, người lao động sẽ rơi vào cảnh "nợ chồng nợ".

Dù xe điện có ưu thế rõ rệt về chi phí nhiên liệu và vận hành thấp hơn xe xăng, nhưng rào cản về vốn đầu tư ban đầu vẫn là hòn đá tảng. Để quá trình này diễn ra thuận lợi, các tài xế kỳ vọng, thành phố sẽ có cơ chế mua lại xe cũ với giá hợp lý và xây dựng lộ trình đủ dài để họ kịp tích lũy và chuyển đổi.

Nỗi lo về hạ tầng và "vòng đời" của pin

Ở góc độ doanh nghiệp, ông Nguyễn Công Hùng, Phó Tổng giám đốc Tập đoàn Mai Linh, chỉ ra những khó khăn nội tại khi chuyển đổi quy mô lớn. Mua xe điện không khó, nhưng việc thiếu hụt tài xế am hiểu công nghệ mới và hạ tầng trạm sạc chưa đồng bộ đang khiến nhiều doanh nghiệp chùn bước. Hiện nay, Hà Nội đang nỗ lực xây dựng hệ thống trạm sạc dùng chung theo tiêu chuẩn quốc tế để tránh tình trạng độc quyền, nhưng việc phủ khắp mạng lưới này vẫn cần thời gian và nguồn lực khổng lồ.

Đặc biệt, bài toán về pin xe điện đang trở thành nỗi lo lớn nhất. Với vòng đời chỉ từ 5-7 năm, chi phí thay pin có thể lên tới 150 triệu đồng mỗi xe. Đây là khoản chi phí tái đầu tư quá lớn, chưa kể đến những lo ngại về quy trình thu mua, tái chế pin cũ để đảm bảo an toàn môi trường. Nếu không có những tính toán kỹ lưỡng, gánh nặng này sẽ trực tiếp triệt tiêu lợi nhuận của các đơn vị kinh doanh vận tải.

Tìm kiếm những giải pháp linh hoạt và bền vững

Trước những thách thức này, phương án sử dụng xe hybrid đang được nhắc tới như một bước đệm phù hợp. Loại xe này cho phép tận dụng năng lượng điện khi di chuyển chậm trong nội đô và chủ động sử dụng xăng khi đi xa hoặc ở những nơi chưa có trạm sạc. Điều này giúp giảm áp lực đầu tư hạ tầng cho Nhà nước và sự phụ thuộc hoàn toàn vào pin của doanh nghiệp.

Về phía chính quyền, TP Hà Nội đã có những động thái quyết liệt khi ban hành các nghị quyết về hỗ trợ vốn vay ưu đãi, lãi suất thấp và đề xuất miễn lệ phí trước bạ cho xe taxi điện. Các tổ công tác cũng đang ráo riết khảo sát địa bàn để bố trí hạ tầng trạm sạc và điểm dừng đỗ phù hợp với đặc thù của xe điện.

Với tổng số gần 28.000 xe taxi dự kiến phải chuyển đổi từ nay đến năm 2030, Hà Nội đang đứng trước một cuộc đại tu về hạ tầng và cơ chế. Để mục tiêu "taxi

xanh" không chỉ nằm trên giấy, sự đồng hành của Nhà nước thông qua các chính sách tài khóa ưu đãi và sự chủ động tái cấu trúc của doanh nghiệp là hai yếu tố then chốt. Con đường đến năm 2030 vẫn còn nhiều lực cản, nhưng với quyết tâm chính trị và sự đồng thuận từ người lao động, Thủ đô hoàn toàn có thể kỳ vọng vào một diện mạo giao thông văn minh, sạch đẹp hơn.

Tâm An