

Lãi vay leo thang, thị trường ô tô chững lại

06:52 02/04/2026

Thị trường ô tô đang bước vào giai đoạn “giảm tốc” rõ rệt khi chi phí tài chính tăng nhanh, đặc biệt là lãi suất vay mua xe. Trong bối cảnh mặt bằng lãi suất huy động đi lên từ cuối năm 2025, các ngân hàng đồng loạt điều chỉnh lãi vay, khiến người tiêu dùng ngày càng thận trọng hơn với các quyết định mua sắm lớn.

Nếu như trước đây, lãi suất ưu đãi cho vay mua ô tô phổ biến ở mức 6-8,5%/năm, thì hiện nay mức này đã tăng lên khoảng 7-9%/năm, thậm chí có nơi lên tới 10-11%/năm ngay từ giai đoạn đầu. Những gói vay “giá rẻ” gần như không còn xuất hiện trên thị trường, phản ánh rõ xu hướng chi phí vốn ngày càng đắt đỏ.

Đáng chú ý, sự chênh lệch lãi suất giữa các ngân hàng đang dần thu hẹp. Tại nhóm ngân hàng quốc doanh, mức lãi suất ưu đãi dao động quanh 7,3-8,4%/năm, trong khi các ngân hàng thương mại tư nhân cũng duy trì mức phổ biến trên 7%/năm. Điều này cho thấy xu hướng tăng lãi suất diễn ra đồng đều, khiến người vay khó tìm được lựa chọn tối ưu như trước.



Tín dụng thắt chặt ảnh hưởng trực tiếp sức cầu ô tô.

Tuy nhiên, điểm gây áp lực lớn nhất không nằm ở giai đoạn ưu đãi mà ở lãi suất thả nổi sau đó. Hiện nay, mức lãi suất này đã tiệm cận 14%/năm, được tính dựa trên lãi suất huy động cộng thêm biên độ. Điều này khiến tổng chi phí vay tăng mạnh trong dài hạn, vượt xa tính toán ban đầu của nhiều người mua xe.

Thực tế cho thấy, nhiều người tiêu dùng đã thay đổi kế hoạch tài chính. Không ít trường hợp tạm hoãn việc mua xe do lo ngại áp lực trả nợ gia tăng khi bước vào giai đoạn lãi suất thả nổi. Với những khách hàng đã vay từ trước, chi phí trả góp hàng tháng cũng tăng đáng kể khi hết thời gian ưu đãi, tạo áp lực lớn lên ngân sách cá nhân.

Không chỉ dừng lại ở chi phí tài chính, việc giá nhiên liệu và chi phí vận hành tăng cao cũng góp phần làm giảm sức hấp dẫn của việc sở hữu ô tô, đặc biệt đối với nhóm xe phục vụ kinh doanh như xe dịch vụ hoặc vận tải.

Theo các chuyên gia, thị trường ô tô thường phản ứng nhanh với biến động lãi suất hơn so với bất động sản. Nguyên nhân là do giá trị tài sản thấp hơn và người tiêu dùng có xu hướng linh hoạt hơn trong việc trì hoãn quyết định mua sắm.

Một hệ quả dễ nhận thấy là nguy cơ xuất hiện “cú sốc kép”: nhu cầu mua xe mới suy giảm, trong khi nguồn cung xe cũ có thể tăng nếu người vay buộc phải bán tài sản để giảm áp lực nợ. Tuy nhiên, thị trường xe đã qua sử dụng cũng không dễ hấp thụ khi giá bán có xu hướng giảm, khiến việc thanh lý tài sản trở nên khó khăn hơn.

Dù vậy, giới phân tích cho rằng lãi suất có thể tiếp tục duy trì ở mức cao trong ngắn hạn nhưng khó xảy ra kịch bản tăng đột biến trên diện rộng. Mặt bằng hiện tại vẫn nằm trong vùng kiểm soát, song chưa đủ để kích thích lại nhu cầu mua xe.

Trong bối cảnh này, người tiêu dùng được khuyến nghị cân nhắc kỹ cấu trúc khoản vay, ưu tiên các gói lãi suất cố định dài hơn và lựa chọn ngân hàng có biên độ thấp để giảm thiểu rủi ro. Đồng thời, việc đánh giá khả năng tài chính dài hạn trở nên quan trọng hơn bao giờ hết.

Về dài hạn, diễn biến lãi suất sẽ tiếp tục là yếu tố then chốt chi phối thị trường ô tô. Khi chi phí vốn chưa hạ nhiệt, thị trường nhiều khả năng sẽ duy trì trạng thái “trầm lắng có kiểm soát”, thay vì tăng trưởng mạnh như các giai đoạn trước.

Nam Sơn (t/h)