

Xe điện có thực sự là giải pháp thân thiện với môi trường?

12:53 20/10/2021

Xe điện được xem là xu hướng tất yếu của phương tiện đi lại trong tương lai. Tuy nhiên, việc sử dụng xe điện bằng nguồn năng lượng hóa thạch liệu có thực sự khiến xe điện "xanh, sạch, thân thiện với môi trường".

Xe điện vẫn sử dụng năng lượng hoá thạch

Mới đây, VinFast đã chính thức ra mắt xe điện thông minh đầu tiên tại thị trường Việt Nam, mẫu VF e34. Theo kế hoạch, VinFast dự kiến lắp đặt hơn 2.000 trạm sạc khắp 63 tỉnh, thành phố. Tùy từng vị trí, hệ thống sạc sẽ được bố trí loại sạc thường hoặc sạc nhanh. Có 4 loại trạm sạc dành cho ô tô điện được VinFast lắp đặt, gồm sạc thường 11 kW, sạc nhanh 30 kW và 60 kW, sạc siêu nhanh 250 kW.

Thaco mới đây cũng cho biết sẽ nhập khẩu xe điện Kia EV6 về bán tại thị trường Việt Nam vào quý II.2022. Điều này cũng mở ra hướng đi mới cho ngành công nghiệp ô tô tại Việt Nam khi hướng tới sử dụng năng lượng sạch trong tương lai.



Xe điện “made in Vietnam” Vinfast VF e34 vừa ra mắt thị trường Việt.
(Ảnh: Vinfast)

Tuy nhiên, theo thông tin từ Cục Công nghiệp (Bộ Công Thương), đối với việc sử dụng, một thực tế là phần lớn điện trong lưới điện các quốc gia được sản xuất bằng các nguồn chưa thân thiện môi trường. Với những nước đang phát triển, thủy điện và nhiệt điện chiếm tỉ trọng lớn trong hạ tầng sản xuất điện, nhưng đây lại là hai loại hình kém sạch nhất.

Theo dự thảo Quy hoạch phát triển điện lực quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045 (Quy hoạch Điện VIII), tổng công suất nguồn điện năm 2020 đã lắp đặt khoảng 69,094 GW, trong đó chiếm phần lớn là dạng năng lượng thủy điện (30%), nhiệt điện than (30%) và năng lượng tái tạo (24%), tiếp theo đó là điện khí-dầu diesel (13%), còn lại là các dạng năng lượng tái tạo khác và nhập khẩu điện từ Lào và Trung Quốc.

Tới năm 2030, tổng công suất các nhà máy điện khoảng 130.371-143.839 MW. Trong đó, thủy điện và thủy điện tích năng đạt từ 26.684-27.898 MW, chiếm tỉ lệ 19,4-20,5%;

Còn nhiệt điện than đạt 40.899 MW chiếm tỉ lệ 28,4-31,4%; nhiệt điện khí (tính cả LNG) 27.471-32.271MW chiếm tỉ lệ 21,1-22,4%; nguồn năng lượng tái tạo ngoài thủy điện (điện gió, điện mặt trời, điện sinh khối...) 31.380-37.030MW, chiếm tỉ lệ 24,3-25,7%...

Như vậy, nhiệt điện than và khí vẫn sẽ trở thành nguồn cung cấp lớn của Việt Nam vào năm 2030 và sự kết hợp giữa than và khí đốt sẽ tạo ra gần một nửa lượng điện trong nước trong nhiều năm tới.

Do đó, Cục Công nghiệp cho rằng, việc sử dụng xe điện tại Việt Nam với nguồn cung cấp năng lượng chủ yếu từ nhiệt điện đồng nghĩa với việc ô nhiễm sẽ chỉ chuyển từ nơi xe điện được sử dụng đến nơi có các nhà máy điện sử dụng nhiên liệu hóa thạch.

Đẩy mạnh sản xuất năng lượng tái tạo

Để khắc phục tình trạng trên, theo chia sẻ của một chuyên gia về năng lượng sạch, cần đẩy mạnh sản xuất năng lượng tái tạo đương nhiên là những động lực chính. Làm thế nào để đưa năng lượng tái tạo tới người dùng xe điện cũng hết sức quan trọng. Việc phát triển những hệ thống phân phối năng lượng “sạch” chỉ phục vụ sạc xe điện cũng rất đáng xem xét.

Một giải pháp đã được triển khai ở nhiều nước là xây dựng mạng lưới sạc năng lượng mặt trời. Giải pháp này thường song song ưu đãi chi phí nếu người dùng sạc xe ban ngày - khi nguồn năng lượng dồi dào nhất.

Cùng với đó, cần thúc đẩy mọi nỗ lực tìm ra các phương thức xử lý pin sau sử dụng hiệu quả hơn. Hiện nay, một số đơn vị trong lĩnh vực xe điện và năng lượng đề ra nhiều giải pháp tận dụng pin xe điện cho các ứng dụng thứ cấp, trong đó nổi bật là lưu trữ lưới điện dạng tĩnh (phục vụ tòa nhà, phương tiện khác...).

Trung Nguyễn