

BÁO CÁO ĐIỂM LẠI  
THÁNG 03/2025

 **THE WORLD BANK**  
IBRD • IDA | WORLD BANK GROUP  
East Asia & Pacific



# HÀNH TRÌNH BỨT PHÁ

## Chuyển Đổi Sang Xe Điện Tại Việt Nam



BÁO CÁO ĐIỂM LẠI  
THÁNG 03/2025



# HÀNH TRÌNH BỨT PHÁ

## Chuyển Đổi Sang Xe Điện Tại Việt Nam

© 2024 Ngân hàng Tái thiết và Phát triển Quốc tế / Ngân hàng Thế giới  
1818 H Street NW  
Washington DC 20433  
Telephone: 202-473-1000  
Internet: [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)

Báo cáo này là sản phẩm do chuyên gia của Ngân hàng Thế giới và các chuyên gia tư vấn thực hiện. Các kết quả, giải thích và kết luận đưa ra trong báo cáo này không phản ánh quan điểm chính thức của Ngân hàng Thế giới, Ban Giám đốc điều hành Ngân hàng Thế giới hoặc các Chính phủ mà họ đại diện.

Ngân hàng Thế giới không đảm bảo tính chính xác, đầy đủ hoặc tính thời sự của dữ liệu được sử dụng trong báo cáo và không chịu trách nhiệm về bất kỳ sai sót, thiếu sót hoặc tính thiếu nhất quán trong thông tin cũng như trách nhiệm pháp lý đối với việc sử dụng hoặc không sử dụng thông tin, phương pháp, quy trình hoặc kết luận đưa ra. Đường biên giới, màu sắc, tên gọi và các thông tin khác biểu hiện trên các bản đồ trong báo cáo này không hàm ý bất kỳ đánh giá nào của Ngân hàng Thế giới về vị thế pháp lý của bất kỳ vùng lãnh thổ nào và cũng không thể hiện bất kỳ sự ủng hộ hay chấp nhận nào của Ngân hàng Thế giới về các đường biên giới đó.

Không có nội dung nào trong báo cáo này cấu thành hoặc được hiểu hoặc được coi là hạn chế hay từ bỏ các đặc quyền và miễn trừ của Ngân hàng Thế giới, tất cả những điều trên được bảo lưu.

Mọi câu hỏi về quyền và giấy phép xin gửi về Bộ phận Xuất bản, Ngân hàng Thế giới, phố 1818 H. NW, Washington DC, 20433, USA, Fax: 202-522-2625; email: [pubrights@worldbank.org](mailto:pubrights@worldbank.org).

Thiết kế bìa bởi Công ty Le Bros, ảnh bìa [@shutterstock.com](https://www.shutterstock.com)

# MỤC LỤC

<b>TÓM LƯỢC TỔNG QUAN</b>	<b>i</b>
Diễn biến kinh tế gần đây	i
Triển vọng và hàm ý chính sách	v
Chuyên đề đặc biệt: Chuyển đổi sang xe điện	vii
<b>Chương 1. Diễn biến và triển vọng kinh tế</b>	<b>9</b>
1.1 Diễn biến kinh tế gần đây	10
Kinh tế tăng tốc trong năm 2024 nhờ xuất khẩu phục hồi mạnh	10
Các lĩnh vực chế biến, chế tạo dẫn dắt quá trình phục hồi về sản lượng, đầu tư, và việc làm	13
Tiêu dùng của hộ gia đình vẫn ổn định trong điều kiện lương tăng lên và thị trường bất động sản đang phục hồi	16
Thâm hụt cán cân thanh toán bị nới rộng vì tài khoản vãng lai tuy thặng dư nhưng bị dòng vốn dịch chuyển ra nước ngoài kéo xuống	19
Chính sách tiền tệ vẫn tạo thuận lợi, mặc dù phải can thiệp để kiềm chế áp lực tỷ giá	20
Tỷ lệ giải ngân đầu tư công thấp dẫn đến ngân sách bội thu	23
Tỷ lệ thâm dụng điện trên GDP gia tăng	25
1.2 Triển vọng và hàm ý chính sách	28
Triển vọng vẫn theo hướng tích cực, nhưng các yếu tố bất định đang gia tăng	28
Hàm ý chính sách	30
<b>Chương 2. Chuyển đổi sang xe điện</b>	<b>32</b>
2.1 Bối cảnh	33
2.2 Chuyển đổi sang xe điện bao hàm điều gì?	35
2.3 Các kịch bản về chuyển đổi sang xe điện	38
2.4 Tác động đến nhu cầu điện	41
2.5 Tác động đến khí thải nhà kính	44
2.6 Tác động đến kinh tế	46
2.7 Khuyến nghị chính sách	48

# DANH SÁCH HÌNH

Hình 1.1. Việt Nam là nền kinh tế đạt tăng trưởng cao nhất trong các nước đang phát triển của khu vực Đông Á trong năm 2024	10
Hình 1.2. Tăng trưởng GDP có được nhờ xuất khẩu phục hồi mạnh	10
Hình 1.3. Tiêu dùng tư nhân vẫn là động lực tăng trưởng khiêm tốn ở Việt Nam	11
Hình 1.4. Tăng trưởng GDP có được dựa vào các khu vực công nghiệp và dịch vụ	11
Hình 1.5. Các lĩnh vực dịch vụ và chế biến, chế tạo xuất khẩu là động lực tăng trưởng GDP	12
Hình 1.6. Thương mại hàng hóa tiếp tục phục hồi kể từ năm 2023	13
Hình 1.7. Xuất khẩu hàng hóa tăng trưởng nhờ xuất khẩu hàng điện tử tăng mạnh	13
Hình 1.8. Sản xuất chế biến, chế tạo giữ phong độ trong năm 2024	14
Hình 1.9. PMI cho thấy diễn biến tương tự về tình hình sản xuất	14
Hình 1.10. Sản xuất chế biến, chế tạo dựa vào động lực trong các ngành hàng điện tử, xe cơ giới và chế tạo máy	15
Hình 1.11. Tăng trưởng việc làm trong các lĩnh vực chế biến, chế tạo nhờ vào phục hồi về việc làm trong lĩnh vực chế tạo máy	15
Hình 1.12. Đầu tư tư nhân thúc đẩy tăng trưởng tổng vốn đầu tư toàn xã hội	16
Hình 1.13. Vốn FDI cam kết tăng lên chủ yếu dành cho các lĩnh vực chế biến, chế tạo	16
Hình 1.14. Tiêu dùng trong nước vẫn ổn định	17
Hình 1.15. Cầu trong nước yếu được cho là yếu tố chính gây ảnh hưởng đến các hoạt động sản xuất kinh doanh trong Q4/2024	17
Hình 1.16. Thị trường bất động sản cho thấy dấu hiệu phục hồi	17
Hình 1.17. Việc làm trong khu vực chính thức vẫn ổn định	18
Hình 1.18. Tăng trưởng việc làm vẫn thấp hơn so với xu hướng trước đại dịch	18
Hình 1.19. Tài khoản vãng lai giảm do tăng thâm hụt thương mại dịch vụ	19
Hình 1.20. Tài khoản tài chính tăng thâm hụt do dòng tiền ròng chảy ra tăng lên	19
Hình 1.21. Cán cân thanh toán thâm hụt do thặng dư tài khoản vãng lai bị dòng vốn chảy ra kéo xuống, bên cạnh dòng vốn chảy ra không chính thức	20
Hình 1.22. Áp lực tiếp diễn đối với tỷ giá dẫn đến đồng nội tệ mất giá	21
Hình 1.23. NHNN làm giảm áp lực lên đồng nội tệ bằng cách bán dự trữ ngoại hối	21
Hình 1.24. NHNN duy trì các mức lãi suất chính sách	21
Hình 1.25. Tăng trưởng tín dụng đạt chỉ tiêu của NHNN	21
Hình 1.26. Lạm phát	22
Hình 1.27. Chất lượng tài sản tương đối ổn định theo báo cáo	23
Hình 1.28. Khối lượng phát hành trái phiếu doanh nghiệp phục hồi, chủ yếu nhờ khu vực ngân hàng	23
Hình 1.29. Thu ngân sách tăng nhờ nguồn thu từ đất cao hơn	24
Hình 1.30. Giải ngân đầu tư công không đạt chỉ tiêu dự toán dẫn đến cân đối tài khóa dương	24
Hình 1.31. Tăng trưởng GDP ngày càng trở nên thâm dụng điện	25
Hình 1.32. Sử dụng điện trong công nghiệp dẫn đến thay đổi gần đây về tỷ lệ thâm dụng điện	25
Hình 1.33. Ngày càng có nhiều ngành công nghiệp thâm dụng năng lượng trở thành động lực tăng trưởng sản lượng công nghiệp trong năm 2024	27

Hình 1.34. Tăng trưởng toàn cầu sẽ ổn định sau những năm gặp phải những cú sốc tiêu cực chồng chéo	28
Hình 2.1. Tỷ lệ khí thải nhà kính theo các phân khúc xe cơ giới tại Việt Nam, 2020	33
Hình 2.2. Tỷ lệ cơ giới hóa đối với xe hai bánh và xe hơi 2010–2022	35
Hình 2.3. Doanh số bán xe dự báo hàng năm theo phân khúc từ 2023-2050 (số xe)	36
Hình 2.4. Tổng nhu cầu sạc xe điện theo kịch bản SPS theo phân khúc phương tiện (GWh)	42
Hình 2.5. Lượng phát thải từ giao thông đường bộ đến năm 2050 theo ba lộ trình chuyển đổi (Mt CO <sub>2</sub> eq)	44
Hình 2.6. Lượng khí thải khi chuyển đổi sang xe điện đến năm 2030, theo các kịch bản BAU, SPS, và ADS (Mt CO <sub>2</sub> eq)	45
Hình 2.7. Nhu cầu cộng dồn về xăng và dầu diesel được giảm bớt theo kịch bản SPS và ADS so với kịch bản BAU	46
Hình 2.8. Việc làm tạo ra trong quá trình chuyển đổi sang xe điện theo kịch bản SPS	47
Hình 2.9. Ô nhiễm bớt được qua chuyển đổi sang xe điện theo kịch bản SPS (tấn)	47
Hình 2.10. Hệ sinh thái để chuyển đổi sang xe điện	48

## DANH SÁCH BẢNG

Bảng 0.1. Một số chỉ số kinh tế, Việt Nam 2021–2026	vi
Bảng 1.1. Một số chỉ số kinh tế, Việt Nam, 2021–2026	29
Bảng 2.1. Các chỉ tiêu về điện khí hóa lĩnh vực giao thông đường bộ của Chính phủ trong Quyết định số 876/QĐ-TTg	34
Bảng 2.2. Các khái niệm và nội dung chính của ba lộ trình chuyển đổi	38
Bảng 2.3. Góc nhìn so sánh về những yếu tố chính ảnh hưởng đến tình hình chuyển sang dùng xe điện (kịch bản BAU, SPS và ADS)	39
Bảng 2.4. Dự báo doanh số bán xe hai bánh và xe hai bánh chạy điện theo ba lộ trình chuyển đổi (số xe)	40
Bảng 2.5. Nhu cầu sạc xe điện theo các kịch bản chuyển sang sử dụng xe điện khác nhau phát sinh tăng thêm cho dự báo về sản lượng trong QHĐ8 (GWh)	41
Bảng 2.6. Nhu cầu đầu tư cộng dồn để đáp ứng nhu cầu sạc xe điện theo các kịch bản SPS và ADS (tỷ US\$)	43
Bảng 2.7. Các hành động chính sách khuyến nghị để ngành điện Việt Nam đảm bảo sẵn sàng	51

# TỪ VIẾT TẮT TIẾNG ANH

2W	Xe hai bánh
ASEAN	Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á
AUM	Tài sản được quản lý
BAU	Kịch bản phát triển thông thường
BPS	Điểm cơ bản
BTM	Sau đồng hồ đo điện
CAGA	Tốc độ tăng trưởng kép hàng năm
CIF	Chi phí, bảo hiểm và cước vận chuyển
CIT	Thuế thu nhập doanh nghiệp
CO2eq	Tương đương các-bon đi-ô-xít
COVID-19	Dịch vi-rút Cô-rô-na - 19
CPI	Chỉ số giá tiêu dùng
DPPA	Hợp đồng mua bán điện trực tiếp
E-mobility	Giao thông bằng phương tiện điện
E-PC	Xe điện chở khách
EV	Xe ô-tô điện
E-2W	Xe hai bánh điện
EVCI	Hạ tầng sạc xe điện
EVN	Tập đoàn Điện lực Việt Nam
FDI	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
FOB	Giá giao lên tàu
FOLs	Giới hạn sở hữu của nước ngoài
FX	Hối đoái
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
GHG	Khí thải nhà kính
GSO	Tổng cục Thống kê
GVC	Chuỗi giá trị toàn cầu
HNX	Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội
HOSE	Sở Giao dịch Chứng khoán Hồ Chí Minh
kWh	Ki-lô-oát giờ
ICE	Động cơ đốt trong
IMF	Quỹ Tiền tệ Quốc tế
IPI	Chỉ số sản xuất công nghiệp
IPO	Chào bán lần đầu ra công chúng



LF	Lực lượng lao động
LHS	Trục tung bên trái
LUR	Quyền sử dụng đất
MoF	Bộ Tài chính
MPI	Bộ Kế hoạch và Đầu tư
NAV	Giá trị tài sản ròng
NDC	Đóng góp do quốc gia tự quyết định
NPL	Nợ xấu
NSA	Không điều chỉnh theo mùa vụ
OMO	Nghiệp vụ thị trường mở
PC	Xe chở khách
PDP8	Quy hoạch phát triển điện lực quốc gia lần thứ 8 của Việt Nam
PIT	Thuế thu nhập cá nhân
PM	Bụi mịn
PM10	Bụi mịn kích thước 10 mai-crôn
PMI	Chỉ số nhà quản lý mua hàng
Q/q	So quý trước
RHS	Trục tung bên phải
RoK	Hàn Quốc
NHNN	Ngân hàng Nhà nước Việt Nam
SOE	Doanh nghiệp nhà nước
SSC	Ủy ban Chứng khoán Nhà nước
2W	Xe hai bánh
4W	Xe bốn bánh
TW	Tê-ra-oát
TWH	Tê-ra-oát giờ
UPCOM	Thị trường doanh nghiệp đại chúng chưa niêm yết
VAT	Thuế giá trị gia tăng
VBMA	Hiệp hội Thị trường Trái phiếu Việt
VND	Tiền đồng của Việt Nam
VNX	Sàn Giao dịch Chứng khoán Việt Nam
WB	Ngân hàng Thế giới
WBG	Nhóm Ngân hàng Thế giới
Y/y	So cùng kỳ năm trước
YTD	So với đầu năm

# LỜI CẢM ƠN

Ấn bản tháng 03/2025 của báo cáo Điểm lại Việt Nam được các chuyên gia biên soạn, gồm Sacha Dray (Chuyên gia kinh tế, Trưởng nhóm), Dorsati Madani (Chuyên gia kinh tế cao cấp, đồng Trưởng nhóm), và Nguyễn Thị Thu Hà (Cán bộ nghiên cứu). Báo cáo nhận được sự đóng góp của Đỗ Việt Dũng (Cán bộ chương trình quốc gia cao cấp), Samuel Christopher Hill (Chuyên gia kinh tế cao cấp), Ketut Ariadi Kusuma (Chuyên gia cao cấp về khu vực tài chính), Paul Andres Corral Rodas (Chuyên gia kinh tế cao cấp về tình trạng nghèo), và Zayra Romo (Chuyên gia trưởng về năng lượng). Chương hai của báo cáo do Bowen Wang (Chuyên gia cao cấp về giao thông), Chiara Odetta Rogate (Chuyên gia cao cấp về năng lượng) và Christianna Ioannou (Tư vấn) soạn thảo. Chúng tôi cảm ơn Lê Thị Quỳnh Anh (Cán bộ đối ngoại) hỗ trợ về truyền thông. Simon Drought hỗ trợ biên tập.

Nguyễn Thị Thanh Hòa (Trợ lý chương trình) hỗ trợ soạn thảo báo cáo này.

Nhóm biên soạn xin cảm ơn sự chỉ đạo chung của Andrea Coppola (Chuyên gia kinh tế trưởng kiêm Chủ nhiệm chương trình), Sebastian Eckardt (Quản lý khối, Khối Chính sách Kinh tế), Jie Tang (Quản lý khối, Khối Năng lượng), Benedict Eijbergen (Quản lý khối, Khối Giao thông), Kathleen Whimp (Giám đốc Quản lý hoạt động dự án), và Mariam Sherman (Giám đốc quốc gia Ngân hàng Thế giới tại Việt Nam, Cam-pu-chia và Lào).

# TÓM LƯỢC TỔNG QUAN

## Diễn biến kinh tế gần đây

### Kinh tế tăng tốc trong năm 2024 nhờ động lực xuất khẩu phục hồi mạnh

**Tăng trưởng GDP theo giá so sánh của Việt Nam đạt 7,1% trong năm 2024, nhờ xuất khẩu phục hồi mạnh, cao hơn so với hầu hết các quốc gia trong khu vực.** Nhu cầu bên ngoài tăng mạnh trở lại trong năm 2024 sau khi giảm sút trong năm 2023. Đầu tư và tiêu dùng cuối cùng cũng tăng mạnh đóng góp vào tăng trưởng, đạt lần lượt 6,6% và 7,2% trong năm 2024. Mặc dù vậy, tiêu dùng tư nhân chỉ đóng góp ở mức trung bình cho tổng cầu so với các nước trong khu vực (đạt 54% GDP so với mức trung vị bằng 61,7% của khu vực) do tiết kiệm của hộ gia đình tăng trong điều kiện bất định gia tăng trong những năm gần đây.

**Thương mại phục hồi mạnh mẽ trong năm 2024, do chu kỳ đi lên của công nghệ trên toàn cầu.** Tổng kim ngạch xuất khẩu năm 2024 tăng 15,5%, trái ngược hoàn toàn với mức giảm -2,5% trong năm 2023. Kim ngạch xuất khẩu hàng hóa đạt tăng trưởng 14% vào cuối năm 2024, nhờ xuất khẩu các mặt hàng điện tử tăng mạnh - nhất là máy tính. Xuất khẩu hàng hóa tăng cao trong các tháng từ tháng 1 đến tháng 8, sau đó ổn định lại trong các tháng từ tháng 9 đến tháng 12 của năm 2024. Do hàng xuất khẩu của Việt Nam có hàm lượng nhập khẩu cao, nên tăng trưởng nhập khẩu cũng phản ánh tốc độ

phục hồi trên của xuất khẩu, đạt 16,5% vào tháng 12/2024.

### Các lĩnh vực chế biến, chế tạo phục hồi về sản lượng, đầu tư và việc làm

**Sản xuất của ngành chế biến, chế tạo tăng mạnh nhằm đáp ứng nhu cầu bên ngoài.** Sản lượng ngành chế biến, chế tạo đạt tăng trưởng 9,8% trong năm 2024, cao hơn so với 3% năm 2023, chủ yếu trong sáu tháng đầu năm. Nhưng đến nửa cuối năm 2024, tăng trưởng về sản lượng chế biến, chế tạo chậm lại do nhu cầu bên ngoài chững lại và do cơn bão Yagi làm gián đoạn sản xuất ở các khu công nghiệp miền bắc, dẫn đến một số chậm trễ về hậu cần (logistics) và chuỗi cung ứng trong tháng 9. Các mặt hàng điện tử, xe cơ giới và máy móc có sản lượng đạt tốc độ tăng cao nhất.

**Đầu tư tư nhân cũng khởi sắc trong năm 2024, góp phần giúp tăng trưởng của tổng vốn đầu tư toàn xã hội đạt gần bằng mức trước đại dịch.** Tăng trưởng tổng vốn đầu tư toàn xã hội đạt 7,2% trong năm 2024 theo giá so sánh, cao hơn so với 4,1% trong năm 2023, nhưng vẫn hơi thấp hơn một chút so với mức bình quân 7,5% trước COVID vào năm 2019. Đầu tư tư nhân dẫn dắt tăng trưởng, đóng góp đến 62% cho tăng trưởng tổng vốn đầu tư toàn xã hội, nhưng vẫn thấp hơn mức đóng góp 80% trong năm 2019.

Đầu tư nước ngoài đạt tăng trưởng cao nhất (10,6%), với vốn đăng ký lên đến 38,2 tỷ USD vào cuối năm, nhờ đầu tư gia tăng cho các lĩnh vực chế biến, chế tạo (chiếm 67% tổng vốn đăng ký đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI)). Trong khi đó, đầu tư công năm 2024 giảm còn 3,5% so với 19,3% trong năm 2023, là năm triển khai gói kích cầu sau đại dịch cho giai đoạn 2022-2023.

## Tình hình thị trường lao động được cải thiện do số lượng việc làm được tạo ra trong các lĩnh vực chế biến, chế tạo tăng trở lại

**Tỷ lệ việc làm trong khu vực chính thức vẫn ổn định, còn tỷ lệ thiếu việc làm được cải thiện đôi chút, ngược lại tỷ lệ thất nghiệp của lứa tuổi thanh niên vẫn luôn ở mức cao.**

Việt Nam có 52,1 triệu người có việc làm vào tháng 12/2024, tăng thêm khoảng 550.000 người sau 12 tháng (TCTK). Tỷ lệ tham gia lực lượng lao động và tỷ lệ thất nghiệp trong khu vực chính thức vẫn tương đối ổn định ở mức 68,5% và 2,2% trong năm 2024, trong khi tỷ lệ thiếu việc làm giảm còn 1,7% vào cuối năm 2024 (-0,3 điểm phần trăm so cùng kỳ năm 2023), qua đó cho thấy tỷ lệ toàn dụng lao động đã nhích lên. Mặc dù vậy, tỷ lệ thất nghiệp lứa tuổi thanh niên lại tăng, lên đến 8% vào cuối năm 2024, so với mức 7,6% của năm trước đó.

**Tăng trưởng việc làm trong các lĩnh vực chế biến, chế tạo nhích lên mức 3,4% (so cùng kỳ) trong tháng 11/2023, trên nền xuất phát điểm thấp (-2,3% (so cùng kỳ) của năm trước đó), nhờ việc làm trong lĩnh vực chế tạo máy phục hồi.** Số lượng việc làm trong các lĩnh vực chế biến, chế tạo tăng mạnh trong năm 2023 chủ yếu nhờ việc làm được tạo ra trong lĩnh vực chế tạo máy (đạt

8,6% (so cùng kỳ) vào tháng 11/2024 so với -11,6% so cùng kỳ năm 2023). Ngược lại, số lượng việc làm trong những lĩnh vực chế biến, chế tạo khác vốn đã phục hồi từ nửa cuối năm 2023 lại bị chững lại trong năm 2024, chẳng hạn trong lĩnh vực dệt - vốn là nền tảng truyền thống về việc làm trong các lĩnh vực chế biến, chế tạo. Tăng trưởng về sản lượng hàng chế biến, chế tạo vẫn cao hơn so với tăng trưởng về việc làm trong năm 2024, qua đó cho thấy năng suất và tỷ lệ sử dụng lao động có lẽ đang được cải thiện.

## Tiêu dùng của hộ gia đình vẫn ổn định trong điều kiện lương tăng và thị trường bất động sản đang phục hồi

**Tiêu dùng tư nhân vẫn ổn định, nhưng vẫn chưa đạt mức trước đại dịch do niềm tin của người tiêu dùng còn thấp, làm suy giảm doanh số bán các mặt hàng không thiết yếu.** Doanh số bán lẻ trong Q4/2024 tăng 9,3% (so cùng kỳ), vẫn ổn định so với năm 2023, nhưng thấp hơn mức bình quân 11,6% trước đại dịch, mặc dù thuế GTGT đã giảm 2 điểm phần trăm xuống còn 8% trong suốt năm 2024. Niềm tin của người tiêu dùng bị ảnh hưởng do thị trường bất động sản phục hồi chậm và lạm phát tăng cao trong nửa đầu năm 2024, khiến cho nhu cầu về hàng hóa và dịch vụ không thiết yếu chìm lắng. Chính vì vậy, tiêu dùng tư nhân về hàng hóa vẫn tăng yếu hơn so với tiêu dùng dịch vụ, như dịch vụ lưu trú và ăn uống (tăng 11,5% so cùng kỳ) hoặc du lịch (16% so cùng kỳ), nhờ lượng du khách tăng mạnh trở lại.

**Nhờ tình hình thị trường lao động được cải thiện và tăng lương trong khu vực nhà nước, thu nhập thực tăng ở mức khiêm tốn sau giai đoạn trầm lắng năm 2023, nhưng chưa dẫn**

**đến tăng tiêu dùng tư nhân.** Thu nhập bình quân của người lao động đạt 8,2 triệu VND/tháng (326 US\$) vào tháng 12/2024, tăng trưởng bình quân 8,6% theo giá hiện hành và 4,8% theo giá so sánh trong năm 2024, thấp hơn so với trước đại dịch. Tăng trưởng thu nhập chưa thực sự dẫn đến tăng tiêu dùng trong nước, mà lại khiến tỷ lệ tiết kiệm tăng lên, đạt 37,2% trong năm 2024 so với 33,6% trong năm 2023, theo CEIC.

**Thâm hụt cán cân thanh toán bị nới rộng lên 2,3% GDP do tài khoản vãng lai tuy có thặng dư nhưng bị dòng vốn dịch chuyển ra nước ngoài kéo xuống**

**Tài khoản vãng lai giảm thặng dư trong 9 tháng đầu năm 2024, so cùng kỳ năm 2023, do thâm hụt thương mại dịch vụ tăng lên.**

Thương mại hàng hóa đạt thặng dư 10,6% GDP trong 9 tháng đầu năm 2024, tương đương mức 10,8% cùng kỳ năm 2023, sau khi xuất khẩu phục hồi. Thương mại dịch vụ bị thâm hụt lên đến 2,9% GDP trong 9 tháng đầu năm 2024, so với mức thâm hụt 2,1% cùng kỳ năm trước, do nhập khẩu dịch vụ gia tăng (ở mức 14,6 tỷ US\$, tương đương 40% tổng kim ngạch nhập khẩu dịch vụ). Thu nhập ròng chuyển ra nước ngoài vẫn ổn định ở mức 2,3% GDP trong 9 tháng đầu năm 2024. Về tổng thể, tài khoản vãng lai đạt thặng dư 17,5% tỷ US\$, tương đương 5,4% GDP trong 9 tháng đầu năm 2024, giảm so với 19,6 tỷ US\$, tương đương 6,3% GDP trong 9 tháng đầu năm 2023.

**Dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) vào Việt Nam vẫn duy trì, nhưng ngược lại, dòng vốn chuyển ra nước ngoài tăng lên.**

Dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) vẫn ổn định ở mức 4,1% GDP trong 9 tháng

đầu năm 2024, tương đương so với năm 2023 (đạt 4,6% GDP trong 9 tháng đầu năm 2023), nhờ các nhà đầu tư nước ngoài vẫn giữ vững niềm tin với triển vọng kinh tế của Việt Nam và nhờ các chuỗi giá trị toàn cầu tiếp tục dịch chuyển trong khu vực. Tuy nhiên, dòng vốn dịch chuyển ra nước ngoài tăng lên do chênh lệch lãi suất vẫn tiếp tục diễn ra, khiến cho tài khoản tài chính bị thâm hụt ở mức 2,5% GDP trong 9 tháng đầu năm 2024 (-2,1 điểm phần trăm), cao hơn so với 0,4% trong 9 tháng đầu năm 2023. Về tổng thể, cán cân thanh toán bị thâm hụt ở mức -2,3% GDP trong 9 tháng đầu năm 2024 (so với thặng dư ở mức 1,0% GDP trong 9 tháng đầu năm 2023) khi thặng dư tài khoản vãng lai bị dòng tiền chảy ra nước ngoài kéo xuống, chưa kể dòng vốn ra nước ngoài không chính thức ghi nhận ở mức 16,9 tỷ US\$ (-5,2% GDP, tăng so với -4,9% trong 9 tháng đầu năm 2023).

**Chính sách tiền tệ vẫn tạo thuận lợi, tập trung vào can thiệp tỷ giá hối đoái**

**Ngân hàng Nhà nước Việt Nam (NHNN) đã can thiệp để giảm sức ép lên đồng VND bằng việc bán dự trữ ngoại hối và qua các nghiệp vụ thị trường mở (OMO).**

Đồng VND bị giảm giá 4,4% so với đồng US\$ vào tháng 12/2024 (so cùng kỳ), với tỷ giá ở mức 25.333 VND. Áp lực mất giá đồng nội tệ đẩy tỷ giá lên sát biên độ +/-5% do NHNN đề ra. Để ứng phó, NHNN can thiệp bằng cách bán 9,4 tỷ US\$ dự trữ ngoại hối trong năm 2024, làm giảm dự trữ ngoại hối hiện nay xuống còn khoảng 2,5 tháng nhập khẩu vào Q3/2024, so với 3,1 tháng của năm trước đó. NHNN cũng hút thanh khoản về qua các nghiệp vụ thị trường mở (OMO) và qua phát hành tín phiếu kho bạc (lần lượt trị giá 82,4 ngàn tỷ VND và 60,8 ngàn tỷ VND). Kết quả là lãi suất

qua đêm liên ngân hàng tăng lên 4,04% vào tháng 12/2024 (so cùng kỳ), làm giảm áp lực đối với đồng nội tệ.

**Tăng trưởng tín dụng trong năm 2024 được kéo lên, đạt chỉ tiêu 15% của Chính phủ vào cuối năm.** Tăng trưởng tín dụng tăng trong nửa cuối của năm, nhờ vào các lĩnh vực bán buôn và bán lẻ, chế biến, chế tạo và bất động sản. Trần tăng trưởng tín dụng trong những năm gần đây đã tạo động cơ khiến các ngân hàng đẩy mạnh cấp tín dụng nhằm duy trì chỉ tiêu của họ, dẫn đến tình trạng tín dụng được cấp ra dồn dập vào cuối năm. Những nỗ lực nhằm bám sát trần tín dụng có thể làm giảm hiệu suất kinh tế do nguồn lực được phân bổ cho các hoạt động kém năng suất hoặc gây méo mó về giá cả tài sản. Nhưng đến năm 2024, NHNN bắt đầu áp dụng trần tăng trưởng tín dụng theo cách linh hoạt hơn, cho phép một số ngân hàng có vốn vững được mở rộng phạm vi cho vay ngoài mức trần theo hướng dẫn được xác định trước đó sau khi đã đạt 80% hạn mức vào tháng 8 mà không phải xin phê duyệt để nâng trần tín dụng.

**Mặc dù khu vực nhà nước được tăng lương ở mức đáng kể, nhưng giải ngân đầu tư công chưa đạt kế hoạch dẫn đến tình trạng thắt chặt tài khóa**

**Sau gói kích cầu lớn vào năm 2023, tình trạng giải ngân đầu tư công không đạt chỉ tiêu kết hợp với tiết kiệm chi thường xuyên dẫn đến tình trạng thắt chặt tài khóa trong năm 2024, với cân đối ngân sách bội thu ở mức 1,8% GDP.** Chi thường xuyên đạt 11,3%

GDP, so với 12,4% trong năm 2023. Giải ngân đầu tư công ước đạt 4,6% GDP trong năm 2024 (so 7,1% trong năm 2023), tương đương 77,5% dự toán được Thủ tướng Chính phủ giao vào cuối tháng 12/2024. Tiết kiệm chi thường xuyên hàng năm theo dự toán được tách riêng để đảm bảo lộ trình cải cách lương công chức, bao gồm đợt tăng lương đáng kể từ ngày 01/07/2024 (lương cơ bản và lương hưu tăng bình quân lần lượt 30% và 15%).<sup>1</sup> Giải ngân vốn đầu tư bị chậm có nguyên nhân chủ yếu do chậm trễ trong giải phóng mặt bằng và hỗ trợ đền bù cho các dự án lớn về đường quốc lộ, do thiếu hụt vật liệu san lấp (đá và cát), và do giá cả vật liệu thô biến động. Ngoài ra, những rào cản về quy định và thủ tục phê duyệt kéo dài tiếp tục làm chậm tiến độ triển khai các dự án đầu tư công.

**Tỷ lệ thâm dụng điện trên GDP gia tăng**

**Sản lượng và doanh số bán điện có tốc độ tăng trưởng cao hơn so với tốc độ tăng trưởng GDP, qua đó cho thấy tỷ lệ thâm dụng điện trong sản xuất tăng lên.** Trong năm 2024, doanh số bán điện của Việt Nam tăng 9,2%, còn sản lượng điện tăng 10%. Tốc độ tăng trưởng của doanh số bán điện và GDP từ trước đến nay luôn tương quan ở mức cao do các ngành kinh tế lớn, chẳng hạn các lĩnh vực sản xuất chế biến, chế tạo đều thâm dụng điện. Tuy nhiên, tốc độ tăng trưởng doanh số bán điện trong năm 2024 cao hơn so với tốc độ tăng trưởng kinh tế, làm tăng tỷ lệ thâm dụng năng lượng trên GDP lên mức 590 kWh trên 1.000 US\$ từ mức 579 kWh trên 1.000 US\$ trong năm

<sup>1</sup> Nghị định số 73/2024/NĐ-CP (30/06/2024) quy định mức lương cơ sở và chế độ tiền thưởng áp dụng đối với cán bộ, công viên chức và lực lượng vũ trang.

2023, là tỷ lệ cao nhất kể từ năm 2015. Điều này làm đảo ngược xu thế giảm tương quan giữa tăng trưởng tiêu thụ điện và tăng trưởng GDP trong các năm 2022 và 2023 là giai đoạn phục hồi sau đại dịch. Tỷ lệ thâm dụng điện gia tăng là do tăng thâm dụng điện trong công nghiệp vì đang có

sự chuyển dịch sang các ngành và lĩnh vực thâm dụng điện như thép, nhôm, cao su và nhựa, và hóa chất. Nhu cầu điện dự kiến sẽ tăng nhanh trong các năm tới do sự đóng góp của các phân khúc nhu cầu mới như xe ô-tô điện (EV) (tham khảo chuyên đề đặc biệt của ấn phẩm này).

## Triển vọng và hàm ý chính sách

**Tăng trưởng GDP của Việt Nam được dự báo sẽ giảm xuống còn 6,8% trong năm 2025 trước khi ổn định ở mức 6,5% trong năm 2026 (Bảng 0.1).** Xuất khẩu phục hồi trong năm 2024 dự kiến sẽ chậm lại trong năm 2025 và tiếp tục giảm trong năm 2026 do dự báo tăng trưởng kinh tế chậm lại trong ngắn hạn ở các đối tác thương mại lớn nhất của Việt Nam - Trung Quốc và Hoa Kỳ - và do viễn cảnh bất định về thương mại toàn cầu trong điều kiện dự kiến có sự chuyển dịch về chính sách thương mại. Các hoạt động kinh tế và dịch vụ trong nước dự kiến sẽ vững hơn trong năm 2025 và đến năm 2026 khi thị trường bất động sản dần lấy đà phục hồi.

**Triển vọng của Việt Nam vẫn tích cực nhưng các yếu tố bất định đang gia tăng.** Do độ mở của kinh tế Việt Nam rất lớn, các yếu tố bất định chính bao gồm tăng trưởng toàn cầu có thể thấp hơn dự kiến, nhất là ở các đối tác thương mại lớn như Hoa Kỳ, Liên minh Châu Âu, và Trung Quốc. Những diễn biến đó, bao gồm những bất định gia tăng do chuyển hướng chính sách thương mại, cả sự chia rẽ ngày càng sâu sắc về thương mại, có thể gây ảnh hưởng đến xuất khẩu hàng chế biến, chế tạo, sản lượng công nghiệp và tăng trưởng của Việt Nam. Mặt khác, đầu tư công được đẩy mạnh sẽ tiếp tục đóng góp vào tổng cầu và đóng góp cho tăng trưởng. Thị trường bất động sản phục hồi nhanh hơn nhờ các dự án được thông qua nhanh hơn cũng có thể tiếp tục thúc đẩy nhu cầu trong nước.

**Bảng 0.1. Một số chỉ số kinh tế, Việt Nam 2021–2026**

Chỉ số	2021	2022	2023	2024e	2025f	2026f
Tăng trưởng GDP (%)	2,6	8,0	5,0	7,1	6,8	6,5
Tăng trưởng ở các nội dung chi						
Tiêu dùng tư nhân	2,0	7,8	3,5	6,6	7,1	7,3
Tiêu dùng của nhà nước	4,7	3,6	4,9	4,5	4,5	4,4
Đầu tư	3,7	5,8	4,1	7,3	8,4	8,1
Xuất khẩu	13,9	4,9	-2,5	15,5	12,1	5,5
Nhập khẩu	15,8	2,2	-4,3	16,1	12,7	6,3
Chỉ số giá tiêu dùng (bình quân, %)	1,8	3,1	3,3	3,5	3,5	3,5
Cân đối tài khoản vãng lai (% GDP)	-2,2	0,3	6,1	1,9	1,8	1,7
Cân đối tài khóa (*) (% GDP)	-1,4	0,7	-2,4	1,8	-1,4	-1,0
Nợ công và nợ được Chính phủ bảo lãnh (**) (% GDP)	42,5	37,1	36,0	35,6	34,2	32,4

*Nguồn:* TCTK; Bộ Tài chính; NHNN; IMF; và tính toán của Ngân hàng Thế giới.

*Lưu ý:* e = ước tính; f = dự báo; \*: không bao gồm chi tiêu chưa phân bổ và theo Thống kê Tài chính Chính phủ (GFS); \*\*: tính toán dựa trên kế hoạch tài chính đã được phê duyệt cho năm 2025 và kế hoạch tài chính ba năm cho giai đoạn 2025–27.

### **Các chính sách hỗ trợ tăng trưởng cần tập trung đẩy mạnh đầu tư công, giảm nhẹ rủi ro trong khu vực tài chính, nâng cao khả năng chống chịu về năng lượng và triển khai cải cách cơ cấu.**

Trước hết, mặc dù nền kinh tế sẽ tăng trưởng vững chắc trong các năm 2025-2026, nhưng tình trạng thiếu hụt hạ tầng hiện nay đòi hỏi phải đầu tư nhiều hơn. Dư địa tài khóa hiện hành và những cải thiện về quản lý đầu tư công có thể giúp dành ra nguồn lực cần thiết cho những dự án đó để đảm bảo động lực tăng trưởng bền vững trong trung và dài hạn, cụ thể trong các lĩnh vực năng lượng, hậu cần (logistics) và vận tải. Hai là trên cơ sở những cải cách gần đây, các bước tiếp theo vẫn tiếp tục cần thực hiện là giảm nhẹ rủi ro và nguy cơ dễ tổn thương trong khu vực tài chính. Các cấp có thẩm quyền cần khuyến khích hệ thống ngân hàng cải thiện các hệ số an toàn vốn và tăng cường khung thể chế, và trách nhiệm của NHNN về

giám sát an toàn (bao gồm phát hiện và xử lý những vấn đề phát sinh do ngân hàng liên kết với các tập đoàn doanh nghiệp) và can thiệp sớm (xác định sớm vấn đề và phòng ngừa khủng hoảng). Thứ ba, nâng cao khả năng chống chịu về năng lượng là cách để giảm nhẹ rủi ro về cung có thể gây hạn chế cho tăng trưởng. Các chỉ tiêu trong Chương trình quốc gia về sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả (VNEEP 3) được áp dụng có thể cải thiện năng suất trong ngành và giảm mức độ thâm dụng năng lượng. Điều quan trọng là cần tránh chậm trễ trong cấp phép và triển khai mở rộng công suất sản xuất điện theo kế hoạch để đảm bảo an ninh năng lượng. Cơ chế đấu thầu và định giá được cải thiện cũng có thể đảm bảo thực hiện được kế hoạch tăng công suất sản xuất điện. Cuối cùng, cải cách cơ cấu có vai trò thiết yếu nhằm duy trì tăng trưởng bền vững dài hạn, cụ thể là tăng cường môi trường quy



định trong các ngành dịch vụ nền tảng quan trọng, xanh hóa nền kinh tế, hình thành vốn nhân lực, tăng cường chiều sâu hội nhập

thương mại và hội nhập hệ sinh thái của khu vực tư nhân trong nước vào các chuỗi giá trị toàn cầu.

## Chuyên đề đặc biệt: Chuyển đổi sang xe điện

**Việt Nam đã đặt ra mục tiêu đầy tham vọng nhằm khử các-bon trong nền kinh tế vào năm 2050.** Sau cam kết về phát thải ròng bằng không của Thủ tướng Chính phủ Việt Nam tại hội nghị về Biến đổi Khí hậu của Liên hiệp Quốc tại Glasgow vào tháng 11/2021 (COP26), các kế hoạch về khử các-bon trong lĩnh vực giao thông vận tải đã được triển khai xây dựng và ban hành.

**Năng lượng là nguồn phát thải khí nhà kính lớn nhất, trong đó giao thông vận tải là lĩnh vực chính làm gia tăng mức đóng góp này.** Nếu không khử các-bon, tỷ lệ này sẽ còn tiếp tục tăng lên do tỷ lệ sử dụng xe hơi đang gia tăng nhanh chóng. Lĩnh vực giao thông vận tải của Việt Nam xả ra khoảng 32,9 triệu tấn khí thải tương đương các-bon đi-ô-xit (MtCO<sub>2</sub>eq) trong năm 2021, tương đương 7,2% lượng khí thải nhà kính của toàn bộ nền kinh tế, trong đó phần lớn là do giao thông đường bộ. Mặc dù sở hữu xe hơi vẫn là điều xa xỉ đối với hầu hết người dân Việt Nam hiện nay, nhưng sự phát triển của tầng lớp trung lưu đã và đang làm tăng doanh số xe hơi với tốc độ tăng trưởng kép bình quân lên đến 15% trong giai đoạn 2010–2022, thuộc dạng cao nhất trong khu vực. Việt Nam đang ở vị thế vững chắc để hưởng lợi trong giai đoạn bắt đầu chuyển sang sử dụng nhiều xe hơi và bước nhảy vọt về chuyển đổi từ xe hơi truyền thống sang xe điện (EV).

**Quá trình chuyển đổi sang sử dụng xe điện ở Việt Nam đòi hỏi phân khúc xe hai bánh (2W) cũng phải chuyển sang xe điện hai bánh (E-2W) trong điều kiện xe hai bánh vẫn là lựa chọn chính về phương tiện đi lại đến năm 2035.** Trong năm 2022, số lượng đăng ký xe hai bánh ở Việt Nam đạt 72,16 triệu xe (tương đương 94% tổng số phương tiện đăng ký). Con số này cho thấy tỷ lệ sử dụng phương tiện cơ giới ở mức 518 xe hai bánh trên 1.000 dân - khác biệt hoàn toàn với tỷ lệ sử dụng xe hơi ở mức 22 xe trên 1.000 dân. Tỷ lệ hấp thụ xe hai bánh chạy điện (E-2W - xe điện hai bánh) sẽ dẫn dắt quá trình chuyển đổi sang xe điện như đã và đang diễn ra kể từ năm 2014.

**Quá trình chuyển sang sử dụng xe điện cũng cho thấy những cơ hội lớn cho phát triển kinh tế.** Để đạt mục tiêu về tỷ lệ hấp thụ xe điện (EV), doanh số bán của Việt Nam cần tăng từ 500.000 xe trong năm 2022 lên khoảng 1,5 triệu xe vào năm 2030, và 7,3 triệu vào năm 2050. Cộng dồn lại, số liệu trên cho thấy nhu cầu thị trường về xe điện các loại lên đến trên 7 triệu xe trong giai đoạn 2024-2030, và 71 triệu xe trong giai đoạn 2031-2050. Sự phát triển của thị trường xe điện dự kiến sẽ góp phần vào sự phát triển của toàn bộ chuỗi giá trị xe điện, bao gồm sản xuất xe, pin điện và hạ tầng sạc. Nhu cầu trong các lĩnh vực bảo trì và tái chế xe điện cũng sẽ tăng lên, mở ra thị trường cho lao động lành nghề. Chuyển đổi sang xe điện

dự kiến sẽ tạo thêm đến 6,5 triệu việc làm mới trong toàn bộ chuỗi giá trị xe điện, tính cộng dồn đến năm 2050, trong đó có 61% ở lĩnh vực hạ tầng sạc xe điện.

**Một gói các khuyến nghị được xây dựng để giúp Chính phủ Việt Nam hoàn thành các chỉ tiêu về chuyển đổi sang xe điện.** Quyết định số 876/QĐ-TTg về chuyển đổi xanh trong lĩnh vực giao thông đường bộ đề ra các chỉ tiêu về chuyển đổi sang sử dụng phương tiện giao thông chạy bằng điện (xe điện) – bao gồm phần đầu đạt 50% phương tiện giao thông đô thị và 100% xe buýt và ta-xi nội đô sử dụng điện hoặc năng lượng xanh vào năm 2030, hướng tới áp dụng 100% cho các phương tiện giao thông đường bộ vào năm 2050. Các khuyến nghị bao gồm như sau:

- **Thiết lập cơ quan quản lý nhà nước liên bộ** nhằm chỉ đạo về giao thông vận tải điện trong toàn bộ hệ sinh thái xe điện trong suốt giai đoạn chuyển đổi.
- **Khuyến khích chuyển đổi tất cả các loại xe sang xe điện** thông qua xử lý những quan ngại và bất cập, đồng thời tạo cơ chế khuyến khích trong tương lai, bao gồm thông qua phát triển hạ tầng sạc.
- **Chuẩn bị để ngành điện ứng phó với tác động của nhu cầu sạc xe điện trong thời gian tới** (i) qua tích hợp tác động dự báo về nhu cầu sạc xe điện lên hệ thống điện vào nội dung cập nhật cho quy hoạch phát triển điện lực thời gian tới (ii) nâng đầu tư các nguồn sản xuất điện cung ứng theo quy hoạch qua lồng ghép nhu cầu sạc xe điện vào quy hoạch; (iii) nâng đầu tư cho công suất lưới truyền tải và phân phối điện; (iv) khuyến khích sạc thông minh qua ban hành giá điện khác biệt, khuyến khích lắp đặt các trụ sạc thông minh để sạc ngoài giờ cao điểm và khuyến khích phát triển điện mặt trời áp mái sau đồng hồ đo điện, ở các trạm sạc công cộng.
- **Thúc đẩy chuyển đổi phương thức trong nhu cầu giao thông** (i) chuyển từ sử dụng xe cá nhân sang sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng và chuyển từ sử dụng xe khách thương mại liên tỉnh sang sử dụng đường sắt; và (ii) chuyển từ sử dụng xe tải sang sử dụng giao thông đường sắt và đường thủy đối với vận tải hàng hóa liên tỉnh.

CHƯƠNG

1

DIỄN BIẾN VÀ  
TRIỂN VỌNG KINH TẾ

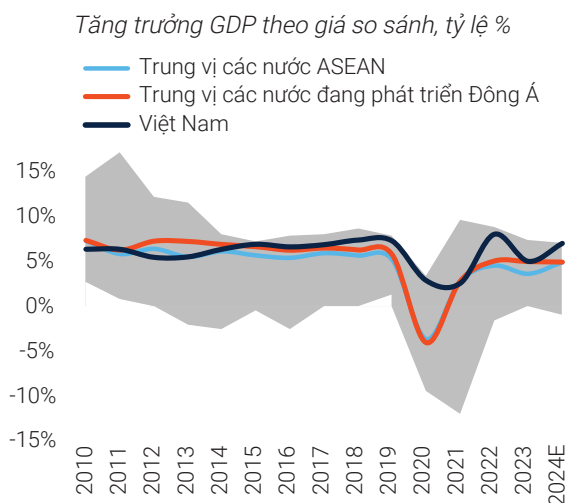


# 1.1 Diễn biến kinh tế gần đây

## Kinh tế tăng tốc trong năm 2024 nhờ xuất khẩu phục hồi mạnh

**Tăng trưởng GDP theo giá so sánh của Việt Nam trong năm 2024 đạt 7,1%, nhờ xuất khẩu phục hồi mạnh, cao hơn so với các quốc gia trong khu vực.** Tăng trưởng GDP trong năm 2024 đạt cao nhất trong số các quốc gia đang phát triển ở khu vực Đông Á, bao gồm các quốc gia ASEAN, cao hơn chỉ tiêu 6-6,5% được Chính phủ đề ra<sup>2</sup> (Hình 1.1). Nhu cầu bên ngoài yếu đi trong năm 2023 khiến cho thương mại suy giảm và tăng trưởng GDP giảm còn 5% GDP theo giá so sánh, sau đó phục hồi mạnh trong năm 2024, dẫn đến tốc độ tăng trưởng xuất nhập khẩu lần lượt đạt 15,55% và 16,1%. Ngoài ra, tốc độ tăng trưởng đầu tư và tiêu dùng cuối cùng trong năm cũng tăng mạnh, đạt lần lượt 7,2% và 6,6%, cũng là yếu tố đóng góp vào tăng trưởng (Hình 1.2). Tuy nhiên, tiêu dùng tư nhân vẫn chưa khởi sắc để thúc đẩy tổng cầu so với mức trung vị của khu vực (lần lượt ở mức 54% GDP so với mức 61,75%) và tỉ lệ này đang giảm nhẹ do tiết kiệm hộ gia đình tăng trong điều kiện các yếu tố bất định gia tăng những năm gần đây (Hình 1.3).

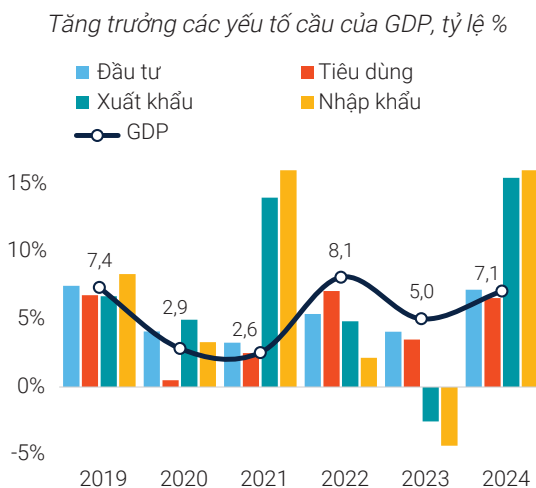
**Hình 1.1. Việt Nam là nền kinh tế đạt tăng trưởng cao nhất trong các nước đang phát triển của khu vực Đông Á trong năm 2024**



Nguồn: Haver Analytics, TCTK và tính toán của Ngân hàng Thế giới

Ghi chú: Phần bôi mờ chỉ phạm vi tăng trưởng GDP ở các quốc gia Đông Á đang phát triển. Dự báo tháng 01/2025 của GEP và TCTK cho Việt Nam. Các quốc gia phát triển khu vực Đông Á gồm Cam-pu-chia, Trung Quốc, In-đô-nê-xia, CHDCND Lào, Myanmar, Ma-lay-xia, Mông Cổ, Phi-líp-pin, Thái Lan, Việt Nam. Các quốc gia ASEAN gồm Bru-nêi, Cam-pu-chia, In-đô-nê-xia, CHDCND Lào, Ma-lay-xia, Myanmar, Phi-líp-pin, Sing-ga-po, Thái Lan và Việt Nam.

**Hình 1.2. Tăng trưởng GDP có được nhờ xuất khẩu phục hồi mạnh**



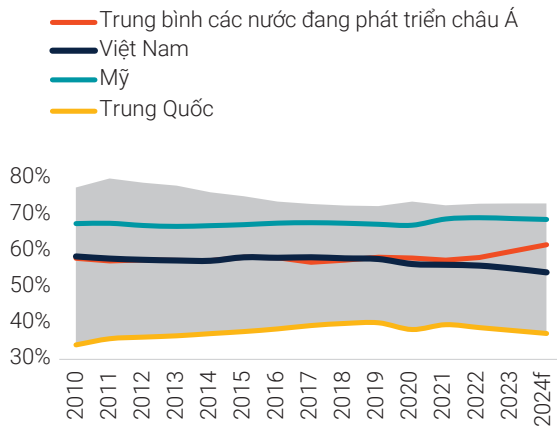
Nguồn: TCTK và tính toán của Ngân hàng Thế giới.

<sup>2</sup> Nghị quyết số 103/2023/QH15 về kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội năm 2024.

**Nhìn từ phía cung, tăng trưởng GDP có được nhờ vào các lĩnh vực chế biến, chế tạo, thương mại và du lịch.** Tăng trưởng bình quân của khu vực công nghiệp đạt 8,2% (Hình 1.4), đóng góp 42% cho tăng trưởng GDP trong năm 2024, trong đó sản lượng ngành chế biến, chế tạo tăng 9,8% nhờ xuất khẩu, đóng góp 32% cho tăng trưởng GDP (Hình 1.5). Dịch vụ là khu vực đóng góp quan trọng cho nền kinh tế (tăng trưởng đạt 7,4%, đóng góp 45,9% cho tổng tăng trưởng GDP). Riêng xuất khẩu dịch vụ<sup>3</sup> tăng trưởng 10,8%, cao nhất trong các hoạt động dịch vụ, đóng góp 8,7% cho tăng trưởng GDP. Lĩnh vực du lịch, nhà hàng, khách sạn<sup>4</sup> cũng đạt kết quả tốt (tăng trưởng 9,8%) nhờ các hoạt động du lịch, đạt 17,6 triệu lượt khách nước ngoài trong năm 2024 (tăng 39,5% so với năm 2023). Trong khi đó, các dịch vụ bất động sản phục hồi chậm, chỉ nhích lên 3,3%, cao hơn so với 1,4% trong năm 2023, nhưng thấp hơn tốc độ tăng trưởng trước thời điểm khó khăn của thị trường bất động sản năm 2022 do sai phạm của Ngân hàng Thương mại Sài Gòn (SCB).<sup>5</sup> Khu vực nông nghiệp có tốc độ tăng trưởng khiêm tốn 3,3%, thấp hơn so với 3,8% trong năm 2023, do bị cơn bão Yagi tàn phá và những thiên tai khác gây gián đoạn sản xuất nông nghiệp ở các tỉnh phía Bắc.

**Hình 1.3. Tiêu dùng tư nhân vẫn là động lực tăng trưởng khiêm tốn ở Việt Nam**

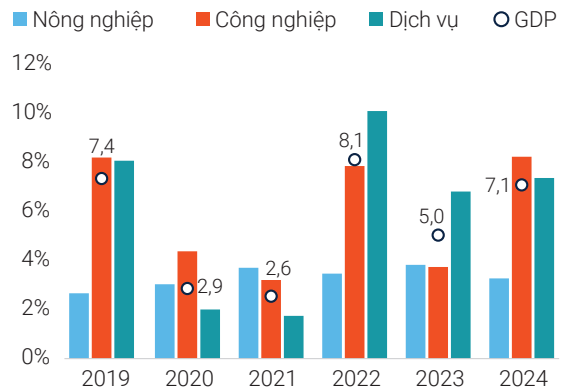
Tiêu dùng tư nhân, % GDP



Nguồn: Haver Analytics, TCTK và Ngân hàng Thế giới  
 Ghi chú: Phần bôi mờ chỉ phạm vi tiêu dùng cá nhân ở các quốc gia Đông Á đang phát triển. Giá trị cho năm 2024 dựa trên số liệu của TCTK cho Việt Nam, dự báo cho các số liệu theo thời gian dựa trên xu hướng năm 2023. Danh sách các quốc gia được cung cấp ở Hình 1.1.

**Hình 1.4. Tăng trưởng GDP có được dựa vào các khu vực công nghiệp và dịch vụ**

Tăng trưởng theo ngành kinh tế, tỷ lệ % (so cùng kỳ)



Nguồn: Haver Analytics, TCTK và Ngân hàng Thế giới

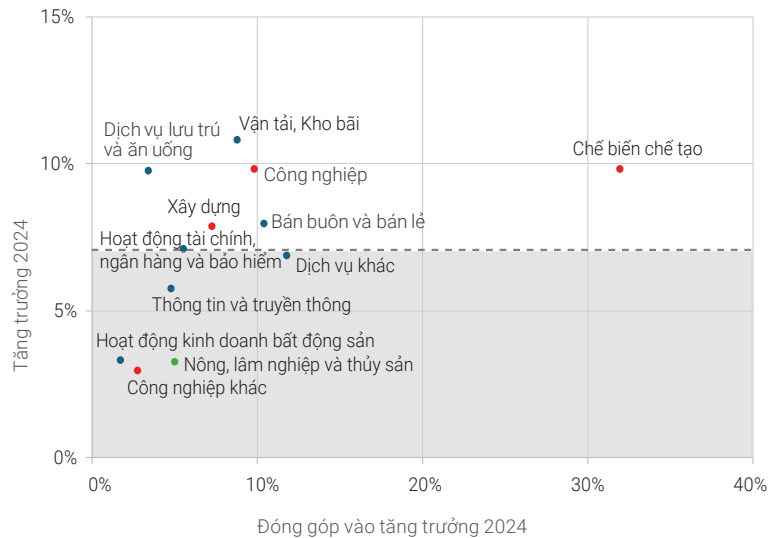
<sup>3</sup> Bao gồm các hoạt động vận tải và kho bãi.

<sup>4</sup> Bao gồm các dịch vụ lưu trú và ăn uống.

<sup>5</sup> Vụ cáo buộc về gian lận trái phiếu doanh nghiệp của Tập đoàn bất động sản Vạn Thịnh Phát, liên kết với Ngân hàng Thương mại Sài Gòn, làm suy giảm niềm tin về trái phiếu ngân hàng và doanh nghiệp, đặc biệt là trái phiếu của các công ty bất động sản.

## Hình 1.5. Các lĩnh vực dịch vụ và chế biến, chế tạo xuất khẩu là động lực tăng trưởng GDP

Tốc độ tăng trưởng theo ngành, lĩnh vực, và đóng góp cho tăng trưởng GDP, (%)



Nguồn: TCTK và tính toán của Ngân hàng Thế giới.

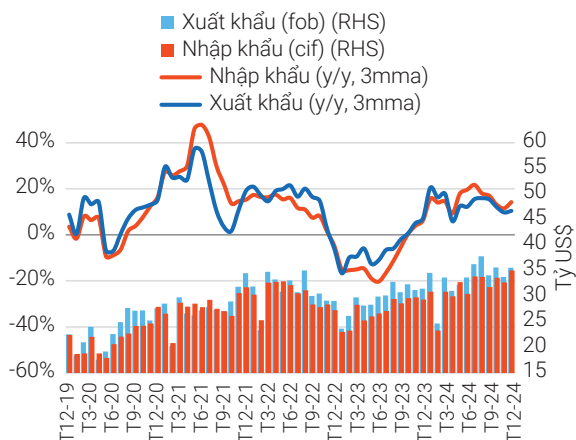
Ghi chú: Các chấm màu đại diện cho khu vực (màu đỏ - công nghiệp, xanh da trời = dịch vụ, xanh lá cây = nông nghiệp) Các dịch vụ du lịch bao gồm lưu trú và ăn uống.

### Thương mại phục hồi mạnh trong năm 2024, nhờ chu kỳ đi lên của công nghệ trên toàn cầu.

Tổng kim ngạch xuất khẩu tăng 15,5% trong năm 2024, so với mức suy giảm -2,5 trong năm 2023 do thương mại toàn cầu giảm (Hình 1.6). Tăng trưởng xuất khẩu hàng hóa đạt 14% vào cuối năm 2024, do xuất khẩu hàng điện tử tăng mạnh - đặc biệt là máy tính (Hình 1.17). Xuất khẩu hàng hóa tăng trưởng mạnh trong 8 tháng đầu năm, sau đó ổn định lại từ tháng 9 đến tháng 12 trong năm 2024. Do hàng xuất khẩu của Việt Nam có hàm lượng nhập khẩu cao, tăng trưởng nhập khẩu cũng đạt 16,5% vào tháng 12/2024. Kết quả là cán cân thương mại của Việt Nam đạt thặng dư ở mức 24 tỷ US\$ (5,0% GDP) đối với thương mại hàng hóa, tuy vẫn thấp hơn so với năm 2023 (28,4 tỷ US\$).

### Hình 1.6. Thương mại hàng hóa tiếp tục phục hồi kể từ năm 2023

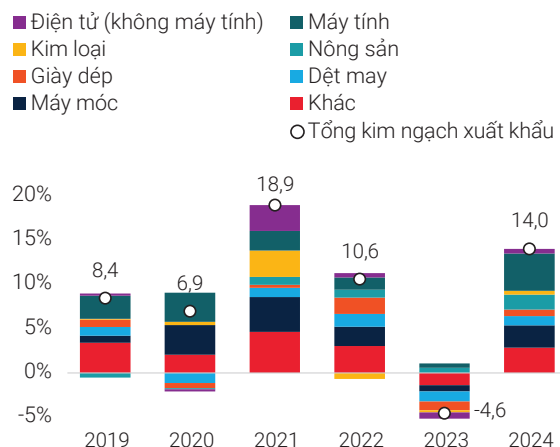
Xuất khẩu và nhập khẩu hàng hóa (tỷ lệ % và US\$ bn)



Nguồn: Haver Analytics và tính toán của Ngân hàng Thế giới  
 Ghi chú: fob = giá giao lên tàu còn cif = chi phí, bảo hiểm và cước vận tải, RHS = Trục tung bên phải

### Hình 1.7. Xuất khẩu hàng hóa tăng trưởng nhờ xuất khẩu hàng điện tử tăng mạnh

Kim ngạch xuất khẩu theo sản phẩm (điểm %, so cùng kỳ)



Nguồn: Haver Analytics và tính toán của Ngân hàng Thế giới  
 Ghi chú: Hàng điện tử gồm máy tính và sản phẩm điện, điện thoại và máy ghi hình.

## Các lĩnh vực chế biến, chế tạo dẫn dắt quá trình phục hồi về sản lượng, đầu tư và việc làm

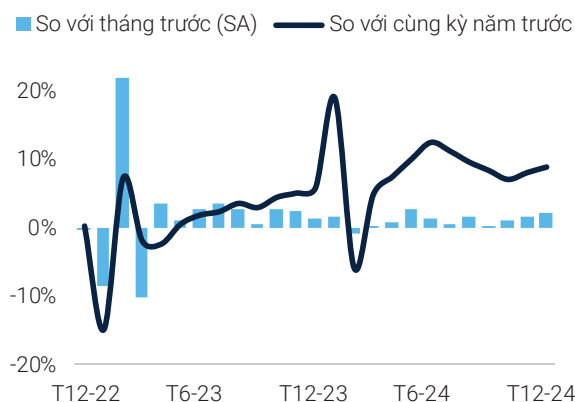
**Ngành chế biến, chế tạo tăng mạnh nhằm đáp ứng nhu cầu bên ngoài.** Sản lượng ngành chế biến, chế tạo đạt tăng trưởng 9,8% trong năm 2024, cao hơn so với 3,0% trong năm 2023, nhất là trong sáu tháng đầu năm (Hình 1.8), nhưng sau đó chững lại trong nửa cuối năm 2024 do nhu cầu bên ngoài chững lại và do cơn bão Yagi gây gián đoạn sản xuất ở các khu công nghiệp phía Bắc và chậm trễ ở một số chuỗi cung ứng và logistics trong tháng 9. Các mặt hàng điện tử, xe cơ giới,<sup>6</sup> và máy móc đạt tốc độ tăng sản lượng cao nhất (Hình 1.10). Chỉ số nhà quản trị mua hàng (PMI), dựa trên thông tin về đơn hàng mới, cũng cho thấy diễn biến tương tự như chỉ số sản xuất, tăng mạnh trong nửa đầu năm 2024 lên trên 50 điểm, thể hiện tăng trưởng trong ngành chế biến, chế tạo,<sup>7</sup> sau đó chững lại vào tháng 9 và giảm dần về cuối năm khi các doanh nghiệp cắt giảm việc làm và hàng tồn kho (Hình 1.9).

<sup>6</sup> Phần lớn sản lượng xe hơi là nhằm phục vụ thị trường trong nước. Xe lắp ráp trong nước chiếm khoảng 60% tổng doanh số bán theo Hiệp hội các Nhà Sản xuất Ô-tô Việt Nam VAMA). Ngoài ra, Việt Nam là quốc gia sản xuất và cũng là thị trường lớn về xe máy, với sản lượng 3,1 triệu xe và mức tiêu thụ 2,9 triệu xe (TCTK).

<sup>7</sup> Chỉ số PMI là chỉ báo về đơn hàng chế tạo chế biến, dựa trên khảo sát nhà quản trị mua hàng ở các doanh nghiệp chế tạo chế biến. IPI là chỉ số về năng lực sản xuất chế tạo chế biến dựa trên mức sản lượng công nghiệp.

**Hình 1.8. Sản xuất chế biến, chế tạo giữ phong độ trong năm 2024**

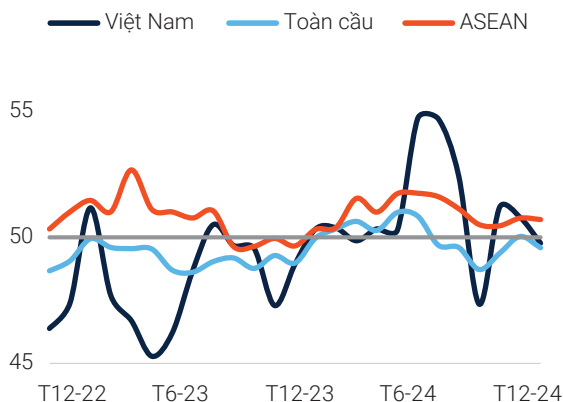
Tăng trưởng sản xuất công nghiệp, tỷ lệ %



Nguồn: Haver Analytics và tính toán của Ngân hàng Thế giới  
Ghi chú: SA = điều chỉnh theo mùa vụ; NSA = không điều chỉnh theo mùa vụ

**Hình 1.9. PMI cho thấy diễn biến tương tự về tình hình sản xuất**

Chỉ số PMI lĩnh vực chế biến, chế tạo (SA, 50+ = Tăng trưởng)



Nguồn: Haver Analytics và tính toán của Ngân hàng Thế giới  
Ghi chú: SA = điều chỉnh theo mùa vụ

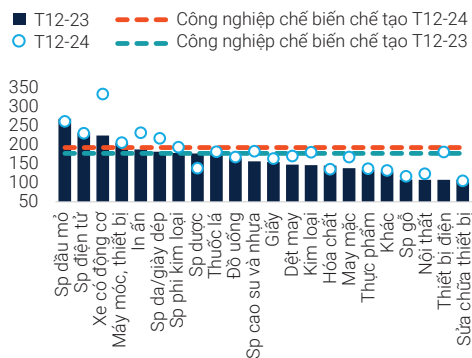
**Tăng trưởng việc làm trong các lĩnh vực chế biến, chế tạo nhích lên mức 3,4% (so cùng kỳ) vào tháng 11/2024 trên nền xuất phát điểm thấp (-2,3% (so cùng kỳ) của năm trước đó), chủ yếu do phục hồi về việc làm trong lĩnh vực chế tạo máy.** Trái ngược với xu hướng việc làm giảm trong các lĩnh vực chế biến, chế tạo do xuất khẩu giảm trong năm trước, việc làm tăng mạnh ở các lĩnh vực chế biến, chế tạo trong năm 2024 chủ yếu nhờ việc làm tạo ra trong lĩnh vực chế tạo máy (tăng 8,6% (so cùng kỳ) vào tháng 11/2024 so với -11,6% cùng kỳ năm 2023) (Hình 1.11). Ngược lại, việc làm trong các lĩnh vực chế biến, chế tạo khác vốn đã phục hồi trong nửa cuối năm 2023 bị chững lại trong năm 2024, bao gồm cả ở lĩnh vực dệt may - vốn là các ngành sử dụng nhiều lao động. Tăng trưởng về sản lượng vẫn cao hơn so với tăng trưởng về việc làm trong các lĩnh vực chế biến, chế tạo trong năm 2024. Sản lượng trong các lĩnh vực chế biến, chế tạo đạt 10,0% (so cùng kỳ) trong tháng 11/2024 trong khi tăng trưởng về việc làm trong các lĩnh vực đó đạt 3,4% (so cùng kỳ). Điều này cho thấy phục hồi về việc làm trong các lĩnh vực chế biến, chế tạo đang chững lại, có thể do tăng tỷ lệ toàn dụng nhân công và/hoặc do tăng năng suất.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Các chỉ tiêu về năng suất lao động hiện chưa có theo tần suất hàng tháng hoặc hàng quý. Trong năm 2023, năng suất lao động trong các lĩnh vực chế tạo chế biến - được đo bằng sản lượng trên số lượng lao động có việc làm - tăng 2,4%, tương đương 204,2 triệu VND trên mỗi lao động (8,000 US\$). Năng suất lao động ở Việt Nam lâu nay vẫn thấp so với các quốc gia trong khu vực, như In-đô-nê-xia, Phi-líp-pin và Thái Lan.



**Hình 1.10. Sản xuất chế biến, chế tạo dựa vào động lực trong các ngành hàng điện tử, xe cơ giới và chế tạo máy**

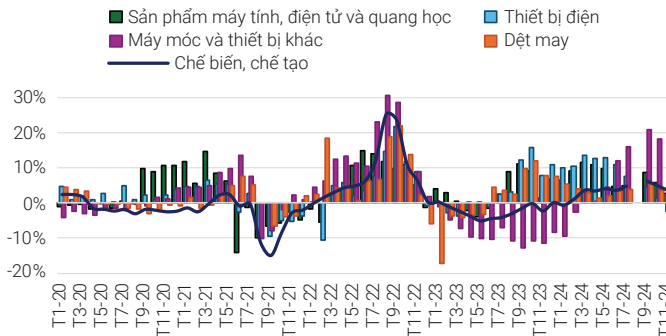
Tăng trưởng trong các lĩnh vực chế biến, chế tạo, chỉ số 2015=100



Nguồn: TCTK và tính toán của Ngân hàng Thế giới

**Hình 1.11. Tăng trưởng việc làm trong các lĩnh vực chế biến, chế tạo nhờ vào phục hồi về việc làm trong lĩnh vực chế tạo máy**

Tăng trưởng việc làm theo ngành, lĩnh vực, tỷ lệ % (so cùng kỳ)



Nguồn: TCTK và tính toán của Ngân hàng Thế giới

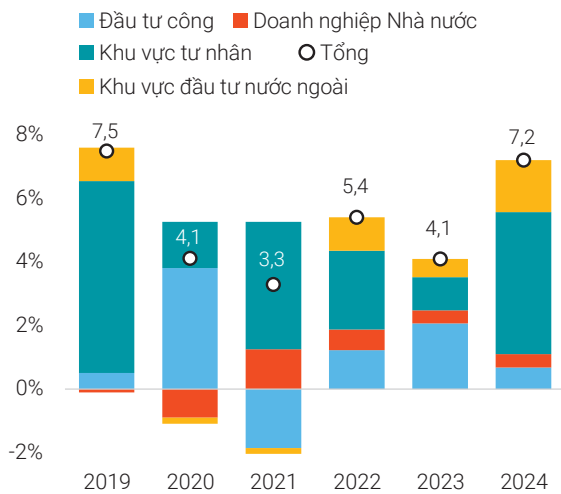
Ghi chú: Việc làm được đo bằng số lượng lao động có hoạt động trong các doanh nghiệp công nghiệp vào ngày đầu tiên của tháng. Sản lượng là IPI. Giá trị của tháng 08/2024 chưa có

**Đầu tư tư nhân tăng cao trong năm 2024, giúp tăng trưởng tổng vốn đầu tư toàn xã hội đạt gần bằng mức trước đại dịch (Hình 1.12).** Tăng trưởng tổng vốn đầu tư toàn xã hội đạt 7,2% trong năm 2024 theo giá so sánh, cao hơn so với 4,1% trong năm 2023, nhưng vẫn thấp hơn một chút so với mức bình quân 7,5% trước COVID trong năm 2019. Đầu tư tư nhân đóng góp đến 62% cho tăng trưởng tổng đầu tư toàn xã hội trong năm 2024, nhưng vẫn thấp hơn mức đóng góp 80% trong năm 2019. Đầu tư nước ngoài đạt tăng trưởng cao nhất trong năm 2024 (10,6%), với vốn đăng ký lên đến 38,2 tỷ USD vào cuối năm, nhờ đầu tư cho các lĩnh vực chế biến, chế tạo gia tăng (chiếm 67% tổng vốn đăng ký đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI)) (Hình 1.13). Trong khi đó, tăng trưởng đầu tư công<sup>9</sup> năm 2024 giảm còn 3,5% so với 19,3% trong năm 2023, là năm triển khai gói kích cầu sau đại dịch cho giai đoạn 2022-2023.

<sup>9</sup> Bao gồm đầu tư từ các doanh nghiệp nhà nước.

**Hình 1.12. Đầu tư tư nhân thúc đẩy tăng trưởng tổng vốn đầu tư toàn xã hội**

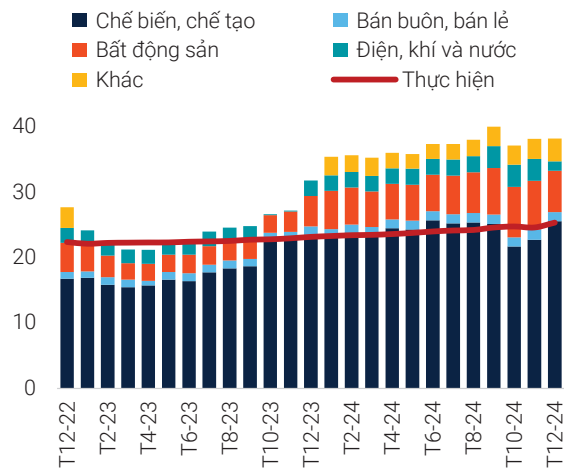
Tăng trưởng đầu tư, tỷ lệ % (so cùng kỳ)



Nguồn: TCTK và tính toán của Ngân hàng Thế giới  
 Ghi chú: Đóng góp cho tăng trưởng đầu tư theo giá so sánh được tính bằng cách sử dụng tốc độ tăng trưởng tổng đầu tư theo giá so sánh dựa trên yếu tố cầu của GDP với giá định tỷ lệ đóng góp giống như với đầu tư theo giá hiện hành

**Hình 1.13. Vốn FDI cam kết tăng lên chủ yếu dành cho các lĩnh vực chế biến, chế tạo**

Vốn FDI đăng ký và thực hiện, 12 tháng cộng dồn - tỷ US\$



Nguồn: Bộ KH&ĐT, Haver Analytics và tính toán của Ngân hàng Thế giới  
 Ghi chú: 12/2024 biểu thị vốn FDI cộng dồn từ 01-12/2024

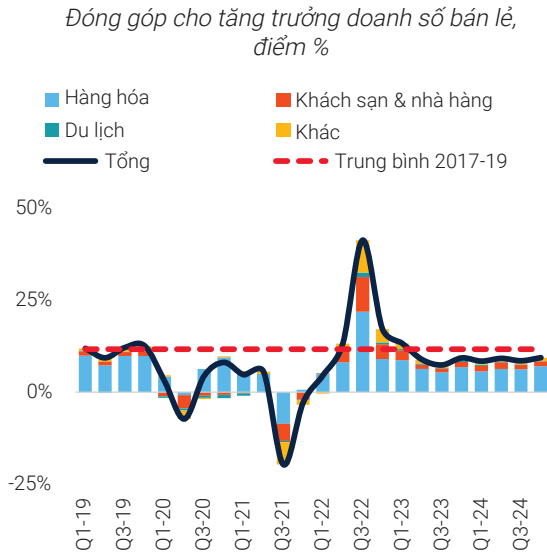
## Tiêu dùng của hộ gia đình vẫn ổn định trong điều kiện lương tăng lên và thị trường bất động sản đang phục hồi

**Tiêu dùng tư nhân vẫn ổn định, nhưng chưa đạt các mức trước đại dịch do niềm tin của người tiêu dùng còn thấp, khiến cho doanh số bán các mặt hàng không thiết yếu bị suy giảm.** Doanh số bán lẻ trong Q4/2024 tăng 9,3% (so cùng kỳ), vẫn ổn định so với năm 2023, nhưng thấp hơn mức bình quân 11,6% trước đại dịch (Hình 1.14), mặc dù thuế GTGT đã giảm 2 điểm phần trăm xuống còn 8% trong suốt năm 2024. Niềm tin của người tiêu dùng bị ảnh hưởng do thị trường bất động sản phục hồi chậm và lạm phát tăng cao trong nửa đầu năm 2024, khiến cho nhu cầu về hàng hóa và dịch vụ không thiết yếu chìm lắng. Chính vì vậy, tiêu dùng tư nhân về hàng hóa vẫn tăng yếu hơn so với tiêu dùng về dịch vụ, như dịch vụ lưu trú và ăn uống (tăng 11,5% so cùng kỳ) hoặc du lịch (16% so cùng kỳ), nhờ số lượt du khách tăng mạnh. Nhu cầu trong nước chưa khởi sắc cũng được nêu là yếu tố chính gây ảnh hưởng đến các doanh nghiệp trong nước năm 2024 (Hình 1.15). Đồng thời, dấu hiệu các mặt hàng giá trị cao được mua nhiều hơn cho thấy tầng lớp trung lưu đang lớn mạnh. Bằng chứng là doanh số bán xe hơi đạt 293.000 xe trong năm 2024 (+24% so cùng kỳ vào Q4/2024), bao gồm 10.000 xe lai điện,<sup>10</sup> và nhu cầu về căn hộ tầm trung đang gia tăng.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Hiệp hội các Nhà Sản xuất Ô-tô Việt Nam.

<sup>11</sup> Khoảng 6.700 căn hộ hạng B được bán ở Hà Nội trong Q3/2024, chiếm 98% doanh số. Tổng doanh số tăng 226% (so cùng kỳ).

**Hình 1.14. Tiêu dùng trong nước vẫn ổn định**



Nguồn: TCTK và tính toán của Ngân hàng Thế giới

**Hình 1.15. Cầu trong nước yếu được cho là yếu tố chính gây ảnh hưởng đến các hoạt động sản xuất kinh doanh trong Q4/2024**

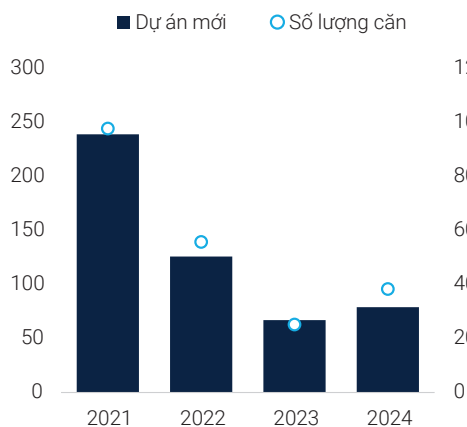


Nguồn: TCTK - Khảo sát xu hướng kinh doanh quý cho Q4/2024

**Thị trường bất động sản cho thấy dấu hiệu phục hồi.** Nguồn cung từ các dự án bất động sản được cấp phép mới và số lượng căn hộ trong năm 2024 cao hơn so với năm trước đó, đạt tổng cộng 79 dự án (+18% so cùng kỳ) và 38.315 căn hộ (+52% so cùng kỳ), nhưng vẫn thấp hơn so với năm 2022, là thời điểm trước khi diễn ra vi phạm của Ngân hàng Thương mại Sài Gòn gây xáo trộn trên thị trường bất động sản (Hình 1.16A). Lãi suất cho vay bất động sản hấp dẫn hơn khiến số lượng giao dịch tăng mạnh ở mức 24,2% (so cùng kỳ) trong năm 2024 trên nền xuất phát điểm thấp năm 2023 (Hình 1.16B).

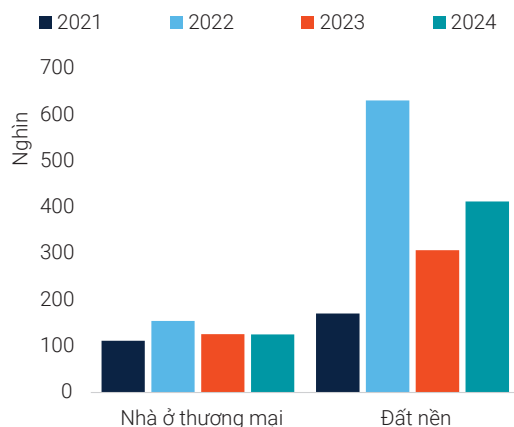
**Hình 1.16. Thị trường bất động sản cho thấy dấu hiệu phục hồi**

A. Số dự án và căn hộ được cấp phép mới



Nguồn: Bộ Xây dựng  
Ghi chú: RHS = trục tung bên phải

B. Số lượng giao dịch

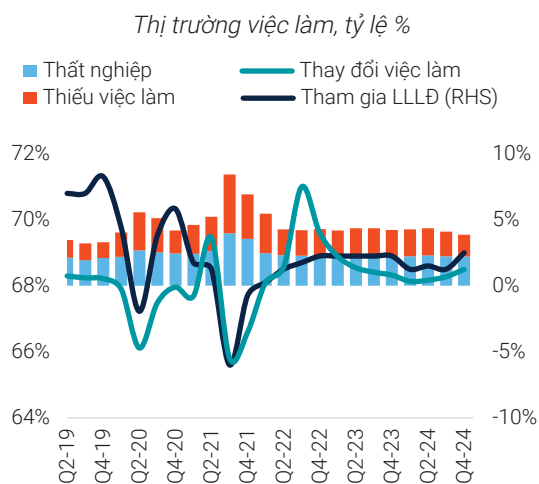


Nguồn: Bộ Xây dựng

**Tỷ lệ việc làm trong khu vực chính thức vẫn ổn định, tỷ lệ thiếu việc làm được cải thiện đôi chút, ngược lại tỷ lệ thất nghiệp của lứa tuổi thanh niên vẫn luôn ở mức cao.** Việt Nam có 52,1 triệu người có việc làm vào tháng 12/2024, tăng thêm khoảng 550.000 người sau 12 tháng (TCTK). Tỷ lệ tham gia lực lượng lao động vẫn tương đối ổn định ở mức 69% trong tháng 12/2024 (Hình 1.17), nhưng thấp hơn so với 71,1% trong năm 2019 một phần do cách đo việc làm nông nghiệp và chuyển đổi cơ cấu sau đại dịch.<sup>12</sup> Tỷ lệ thất nghiệp vẫn ổn định ở mức 2,2% trong năm 2024. Trong khi đó, tỷ lệ thiếu việc làm giảm xuống còn 1,7% vào cuối năm 2024 (-0,3 điểm phần trăm so cùng kỳ năm 2023), qua đó cho thấy tỷ lệ toàn dụng lao động đã nhích lên. Tuy nhiên, tỷ lệ thất nghiệp lứa tuổi thanh niên tăng, lên đến 8% vào cuối năm 2024, so với 7,6% trong năm trước đó.

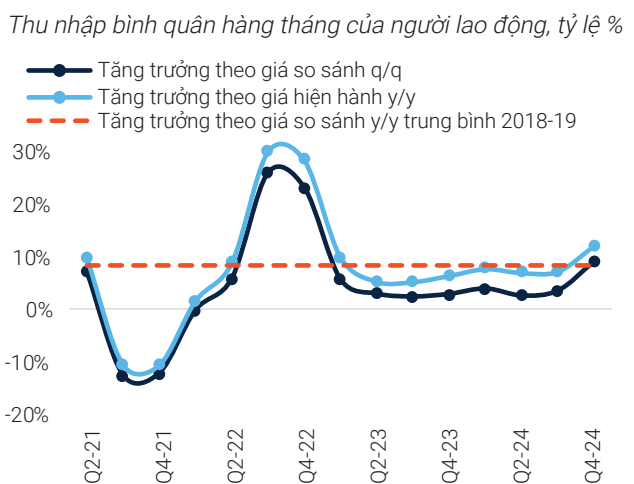
**Nhờ tình hình thị trường lao động được cải thiện và tăng lương trong khu vực nhà nước, thu nhập thực tăng ở mức khiêm tốn sau giai đoạn trầm lắng năm 2023 nhưng chưa dẫn đến tăng tiêu dùng tư nhân.** Thu nhập bình quân của người lao động đạt 8,2 triệu VND/tháng (326 US\$) vào tháng 12/2024, tăng trưởng bình quân 8,6% theo giá hiện hành và 4,8% theo giá so sánh trong năm 2024, thấp hơn so với trước đại dịch (Hình 1.18). Tăng trưởng thu nhập chưa thực sự dẫn đến tăng tiêu dùng trong nước, tuy nhiên lại góp phần làm tăng tổng tỷ lệ tiết kiệm, đạt 37,2% trong năm 2024 so với 33,6% trong năm 2023, theo CEIC.

**Hình 1.17. Việc làm trong khu vực chính thức vẫn ổn định**



Nguồn: TCTK và tính toán của Ngân hàng Thế giới  
Ghi chú: RHS = trục tung bên phải

**Hình 1.18. Tăng trưởng việc làm vẫn thấp hơn so với xu hướng trước đại dịch**



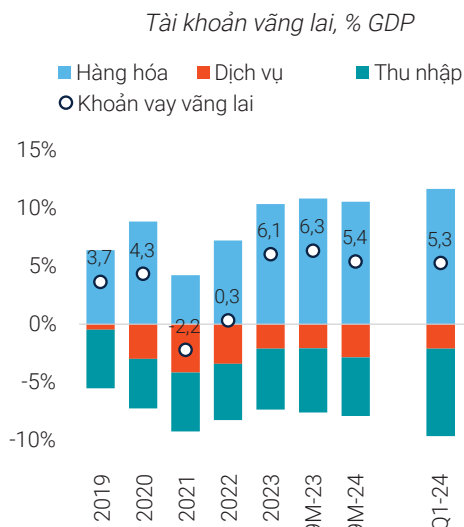
Nguồn: TCTK và tính toán của Ngân hàng Thế giới

<sup>12</sup> TCTK thay đổi về các khái niệm trong khảo sát vào năm 2021 khiến cho nông dân tự cung tự cấp không còn được phân loại là tham gia lực lượng lao động, phần nào dẫn đến lực lượng lao động nông nghiệp bị giảm đi 1,8 triệu người trong giai đoạn 2020-2021. Tăng trưởng lực lượng lao động cũng giảm ở tất cả các lĩnh vực so với giai đoạn trước đại dịch (tham khảo chi tiết trong Báo cáo cập nhật về tình trạng nghèo và bình đẳng năm 2024).

# Thâm hụt cán cân thanh toán bị nới rộng vì tài khoản vãng lai tuy thặng dư nhưng bị dòng vốn dịch chuyển ra nước ngoài kéo xuống

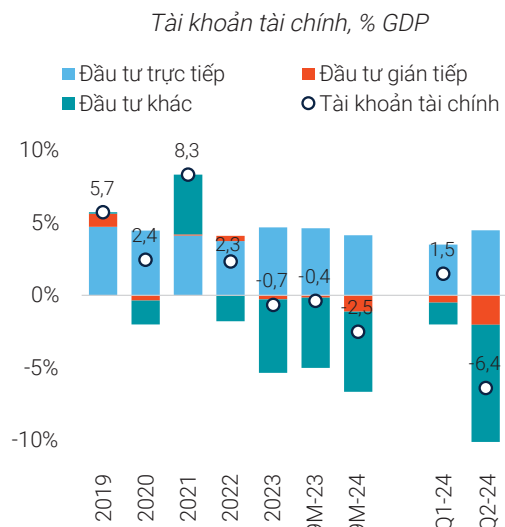
**Thặng dư tài khoản vãng lai giảm trong 9 tháng đầu năm 2024, so với cùng kỳ năm 2023, do thâm hụt dịch vụ gia tăng.** Thương mại hàng hóa đạt thặng dư 10,6% GDP trong 9 tháng đầu năm 2023, tương đương mức 10,8% cùng kỳ năm 2023, sau khi xuất khẩu phục hồi. Thương mại dịch vụ bị thâm hụt lên đến 2,9% GDP trong 9 tháng đầu năm 2024, so với mức thâm hụt 2,1% cùng kỳ năm trước, do nhập khẩu dịch vụ gia tăng (ở mức 14,6 tỷ US\$, tương đương 40% tổng kim ngạch nhập khẩu dịch vụ). Thu nhập ròng ra nước ngoài tăng lên 5,0% GDP trong 9 tháng đầu năm 2024 so với 5,5% trong 12 tháng trước đó, còn Thu nhập thứ cấp ròng chuyển vào trong nước giảm còn 2,8% GDP, so với 3,1% trong 9 tháng đầu năm 2023, là dấu hiệu cho thấy nguồn kiều hối giảm xuống. Kết hợp lại, thu nhập ròng ra nước ngoài vẫn ổn định ở mức 2,3% GDP trong 9 tháng đầu năm 2024. Về tổng thể, tài khoản vãng lai đạt thặng dư 17,5% tỷ US\$, tương đương 5,4% GDP trong 9 tháng đầu năm 2024, giảm so với 19,6 tỷ US\$, tương đương 6,3% GDP trong 9 tháng đầu năm 2023 (Hình 1.19).

**Hình 1.19. Tài khoản vãng lai giảm do tăng thâm hụt thương mại dịch vụ**



Nguồn: NHNN và tính toán của Ngân hàng Thế giới  
Ghi chú: GDP năm của giai đoạn 2019–2023, và GDP quý của năm 2024 được lấy làm mẫu số.

**Hình 1.20. Tài khoản tài chính tăng thâm hụt do dòng tiền ròng chảy ra tăng lên**

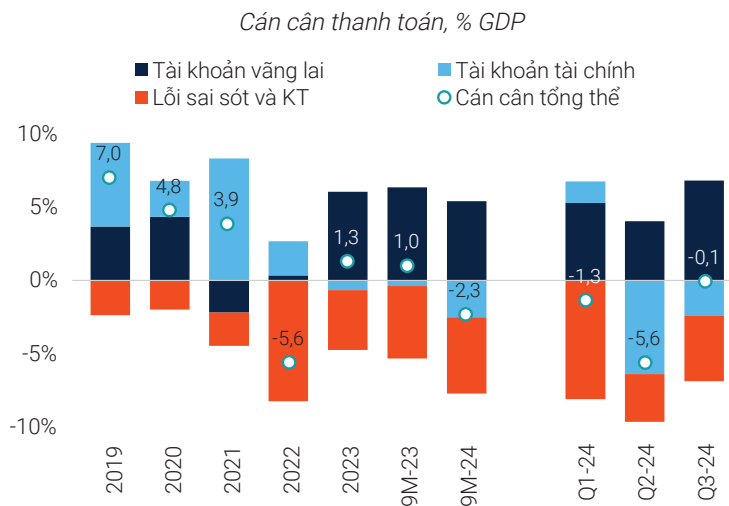


Nguồn: NHNN và tính toán của Ngân hàng Thế giới  
Ghi chú: GDP năm của giai đoạn 2019–2023, và GDP quý của năm 2024 được lấy làm mẫu số.

**Dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) chuyển vào trong nước vẫn đứng vững, nhưng ngược lại, dòng vốn chuyển ra nước ngoài tăng lên, dẫn đến tăng thâm hụt tài khoản tài chính và cán cân thanh toán bị âm.** Dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) vẫn đứng vững ở mức 4,1% GDP trong 9 tháng đầu năm 2024, tương đương so với mức năm 2023 (đạt 4,6% GDP trong 9 tháng đầu năm 2023), nhờ các nhà đầu tư nước ngoài vẫn giữ vững niềm tin với triển vọng kinh tế của Việt Nam và nhờ các chuỗi

giá trị toàn cầu tiếp tục dịch chuyển trong khu vực. Tuy nhiên, dòng vốn chuyển ra nước ngoài tăng lên do chênh lệch lãi suất vẫn tiếp tục diễn ra, khiến cho tài khoản tài chính bị thâm hụt ở mức -2,5% GDP trong 9 tháng đầu năm 2024 (-2,1 điểm phần trăm) (Hình 1.20), cao hơn so với -0,4% trong 9 tháng đầu năm 2023. Về tổng thể, cán cân thanh toán bị âm ở mức -2,3% GDP trong 9 tháng đầu năm 2024 (so với thặng dư ở mức 1,0% GDP trong 9 tháng đầu năm 2023) khi thặng dư tài khoản vãng lai bị dòng vốn chảy ra kéo xuống, chưa kể dòng vốn không chính thức chảy ra ở mức 16,9 tỷ US\$ (-5,2% GDP, tăng so với -4,9% trong 9 tháng đầu năm 2023) (Hình 1.21).

**Hình 1.21. Cán cân thanh toán thâm hụt do thặng dư tài khoản vãng lai bị dòng vốn chảy ra kéo xuống, bên cạnh dòng vốn chảy ra không chính thức**



*Nguồn:* NHNN và tính toán của Ngân hàng Thế giới

*Ghi chú:* GDP năm của giai đoạn 2019–2023, và GDP quý của năm 2024 được lấy làm mẫu số.

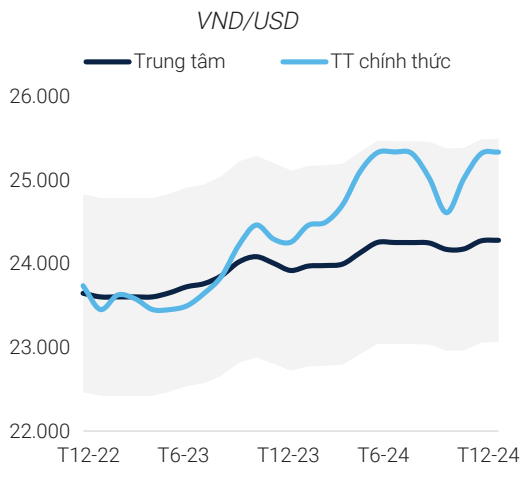
## Chính sách tiền tệ vẫn tạo thuận lợi, mặc dù phải can thiệp để kiểm chế áp lực tỷ giá

**Ngân hàng Nhà nước Việt Nam (NHNN) đã can thiệp để giảm sức ép lên đồng VND qua bán dự trữ ngoại hối và qua các nghiệp vụ thị trường mở (OMO).** Đồng VND bị giảm giá 4,4% so với đồng US\$ vào tháng 12/2024 (so cùng kỳ), với tỷ giá ở mức 25.333 VND. Áp lực mất giá đồng nội tệ đẩy tỷ giá lên sát biên độ +/- 5% do NHNN đề ra (Hình 1.22). Để ứng phó, NHNN can thiệp bằng cách bán dự trữ ngoại hối trị giá 9,4 tỷ US\$ trong năm 2024, làm giảm dự trữ ngoại hối hiện nay xuống còn khoảng 2,5 tháng nhập khẩu vào Q3/2024, so với 3,1 tháng của năm trước đó (Hình 1.23). NHNN cũng hút thanh khoản về qua các nghiệp vụ thị trường mở (OMO) và qua phát hành tín phiếu kho bạc (lần lượt trị giá 82,4 ngàn tỷ VND và 60,8 ngàn tỷ VND<sup>13</sup>). Kết quả là lãi suất qua đêm liên ngân hàng tăng lên 4,04% vào tháng 12/2024 (so cùng kỳ) (Hình 1.24), làm giảm áp lực đối với đồng nội tệ.

<sup>13</sup> Nguồn: Fiingroup

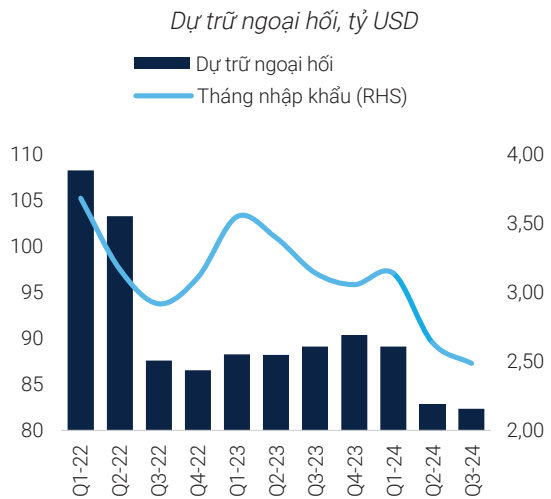
**Chính sách tiền tệ vẫn duy trì tạo thuận lợi cho các hoạt động kinh tế.** NHNN duy trì lãi suất chính sách (lãi suất tái cấp vốn và lãi suất chiết khấu) lần lượt ở các mức 4,5% và 3,0%, không thay đổi ở mức thấp kỷ lục<sup>14</sup> kể từ tháng 06/2023 (Hình 1.24). Quan điểm chính sách tạo thuận lợi đã hỗ trợ kinh tế phục hồi, với lãi suất chính sách thực ở mức gần bằng không. Ngoài ra, NHNN còn sử dụng hàng loạt công cụ như nghiệp vụ thị trường mở (OMO), trần lãi suất tiền gửi và cho vay, trần tăng trưởng tín dụng và can thiệp tỷ giá để kiểm soát lạm phát, hỗ trợ tăng trưởng kinh tế và đảm bảo ổn định kinh tế vĩ mô, bao gồm biến động về tỷ giá.

**Hình 1.22. Áp lực tiếp diễn đối với tỷ giá dẫn đến đồng nội tệ mất giá**



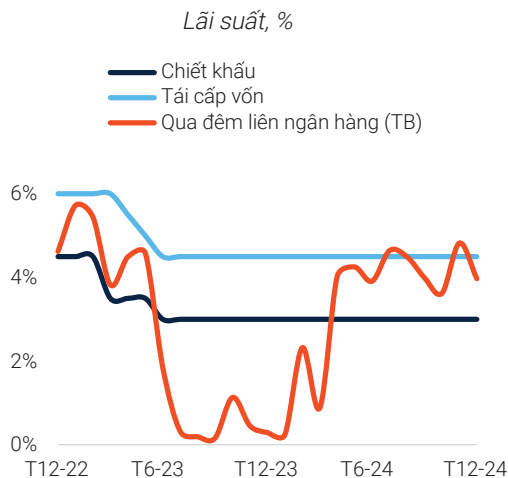
Nguồn: Haver Analytics

**Hình 1.23. NHNN làm giảm áp lực lên đồng nội tệ bằng cách bán dự trữ ngoại hối**



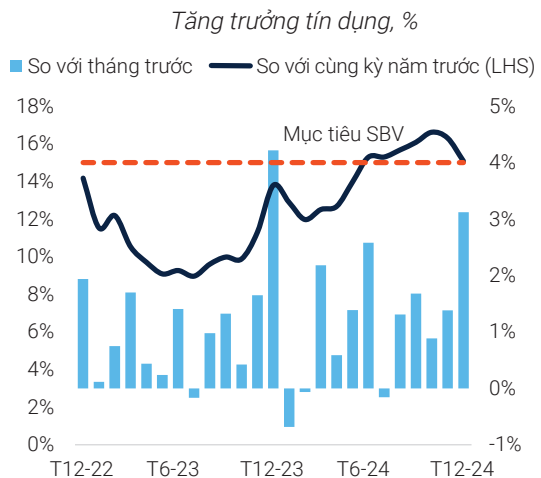
Nguồn: NHNN và tính toán của Ngân hàng Thế giới

**Hình 1.24. NHNN duy trì các mức lãi suất chính sách**



Nguồn: Haver Analytics

**Hình 1.25. Tăng trưởng tín dụng đạt chỉ tiêu của NHNN**



Nguồn: Haver Analytics và tính toán của Ngân hàng Thế giới

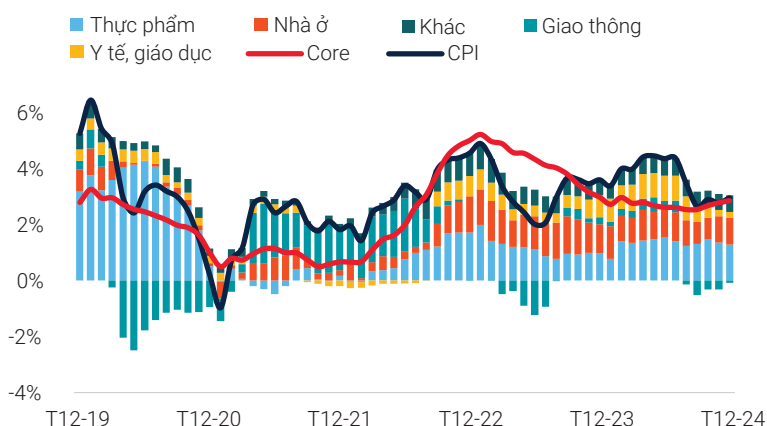
<sup>14</sup> Ngoại trừ giai đoạn hỗ trợ đại dịch COVID-19.

**Tăng trưởng tín dụng trong năm 2024 cải thiện, đạt chỉ tiêu 15% của Chính phủ vào cuối năm.** Tăng trưởng tín dụng tăng mạnh trong nửa cuối của năm nhờ các lĩnh vực thương mại bán buôn và bán lẻ, chế biến, chế tạo và bất động sản (Hình 1.25). Trần tăng trưởng tín dụng, là công cụ tiền tệ và an toàn vĩ mô để kiểm soát lạm phát và tăng trưởng quá mức, đã tạo động cơ khiến cho các ngân hàng cấp tín dụng nhằm duy trì hạn mức hướng dẫn dành cho họ, dẫn đến tình trạng tín dụng được cấp dồn vào cuối năm. Những nỗ lực nhằm bám sát trần tín dụng có thể làm giảm hiệu suất kinh tế do do nguồn lực được phân bổ cho các hoạt động kém năng suất hoặc gây méo mó về giá cả tài sản. Nhưng đến năm 2024, NHNN bắt đầu triển khai cách tiếp cận linh hoạt hơn, cho phép một số ngân hàng có nền vốn vững được mở rộng phạm vi cho vay ngoài chỉ tiêu sau khi đã đạt 80% hạn mức vào tháng 8, mà không phải xin phê duyệt để nâng trần tín dụng.

**Lạm phát toàn phần năm 2024 đạt 3,6%, thấp hơn chỉ tiêu 4-4,5% của NHNN.** Lạm phát tăng trong nửa đầu năm 2024 lên đến 4,4% (so cùng kỳ) do giá lương thực thực phẩm tăng khi dịch tả lợn châu Phi bùng phát ảnh hưởng đến giá thịt lợn, và do tăng giá các dịch vụ do nhà nước kiểm soát, bao gồm tác động của giá dịch vụ giáo dục và y tế. Lạm phát trong nửa cuối năm hạ nhiệt nhờ giá vận tải hạ xuống và tác động của tăng giá do nhà nước quản lý trong lĩnh vực y tế và giáo dục mờ dần. Lạm phát cơ bản (không bao gồm giá lương thực thực phẩm và năng lượng) vẫn tương đối ổn định trong suốt năm 2024, bình quân ở mức 2,7% cho cả năm (Hình 1.26).

**Hình 1.26. Lạm phát**

Tỷ lệ %, điểm % (so cùng kỳ)



Nguồn: TCTK, Haver Analytics, và tính toán của Ngân hàng Thế giới

Ghi chú: Lương thực thực phẩm gồm ngũ cốc, lương thực, và tiêu dùng thực phẩm bên ngoài. Nhà ở gồm tiền thuê, tiện ích (điện, nước, nhiên liệu) và vật liệu xây dựng

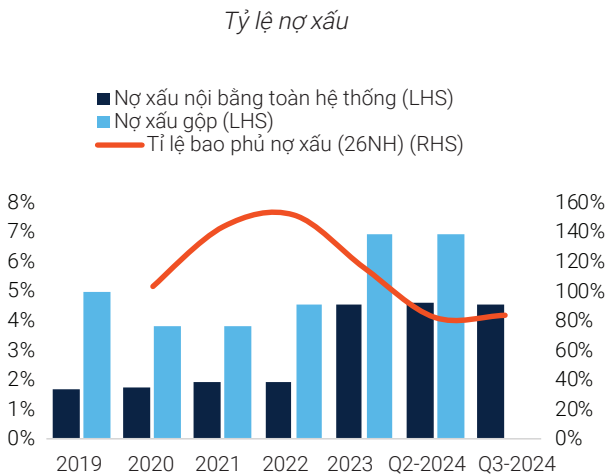
**Chất lượng tài sản có vẻ tương đối ổn định theo báo cáo, nhưng rủi ro vẫn tồn tại liên quan đến tái cơ cấu thời hạn trả nợ vay, tái cơ cấu nợ vay và giảm dự phòng tổn thất tín dụng.** Nợ xấu trên bảng cân đối tài sản của toàn hệ thống tăng nhẹ từ mức 4,6% trong năm 2023 lên 4,9% vào tháng 5/2024, sau đó ổn định lại ở mức 4,6% vào tháng 9/2024. (Hình 1.27). Nợ xấu được cải thiện có thể do giải ngân vốn vay tăng mạnh trong Q2 và Q3 năm 2024. Tổng nợ xấu (sau điều chỉnh) bao gồm cả nợ được tái cơ cấu và nợ được nắm giữ tại Công ty Quản lý Tài sản (VAMC) Việt Nam được giữ ổn định ở mức 6,9% cho cả năm.



Đến tháng 9/2024, Chính phủ triển khai thêm các biện pháp tái cơ cấu thời hạn trả nợ vay nhằm hỗ trợ các hộ gia đình và doanh nghiệp bị cơn bão Yagi gây ảnh hưởng vào tháng 9, trong đó tổng nợ vay bị tác động ước lên đến 165 ngàn tỷ VND (1,1% tổng dư nợ vay). Trong khi đó, tỷ lệ dự phòng tổn thất cho vay bình quân của 26 ngân hàng giảm từ 88% trong Q4/2023 xuống 83% trong Q3/2024, thấp hơn nhiều so với mức đỉnh 151% trong năm 2022.

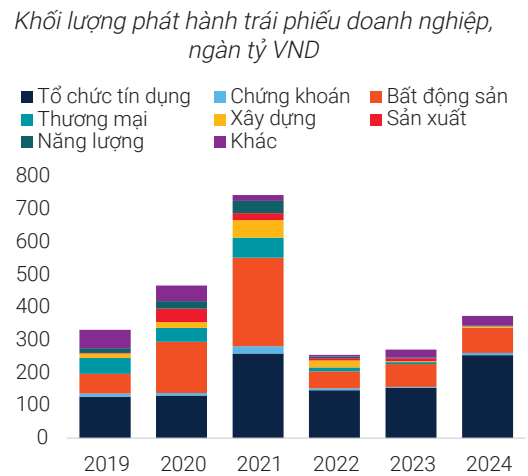
**Khối lượng phát hành trái phiếu doanh nghiệp tăng trở lại sau khi chạm đáy trong năm 2023, do khu vực ngân hàng có nhu cầu tăng vốn.** Tổng khối lượng phát hành đạt 443 ngàn tỷ VND (17,6 tỷ US\$) trong năm 2024, tương đương tăng 37% (so cùng kỳ). Khu vực ngân hàng chiếm phần lớn khối lượng phát hành trong năm, ở mức 69%, tăng 103% (so cùng kỳ năm trước) (Hình 1.28). Khối lượng phát hành của lĩnh vực bất động sản, sau giai đoạn trầm lắng, bắt đầu phục hồi trong Q4/2024, tăng 26% (so cùng kỳ). Các lĩnh vực khác, như hàng tiêu dùng, xây dựng, phát hành hầu như không đáng kể. Lãi suất phát hành bình quân đạt 7,5% trong Q4/2024, tăng nhẹ so với quý trước, do tỷ trọng lớn hơn của trái phiếu lĩnh vực bất động sản có lợi suất cao hơn. Giá trị trái phiếu đáo hạn trong năm 2025 là 217 ngàn tỷ VND (8,6 tỷ US\$), trong đó khoảng một nửa do các doanh nghiệp bất động sản phát hành.

**Hình 1.27. Chất lượng tài sản tương đối ổn định theo báo cáo**



Nguồn: Fiigroup, NHNN

**Hình 1.28. Khối lượng phát hành trái phiếu doanh nghiệp phục hồi, chủ yếu nhờ khu vực ngân hàng**



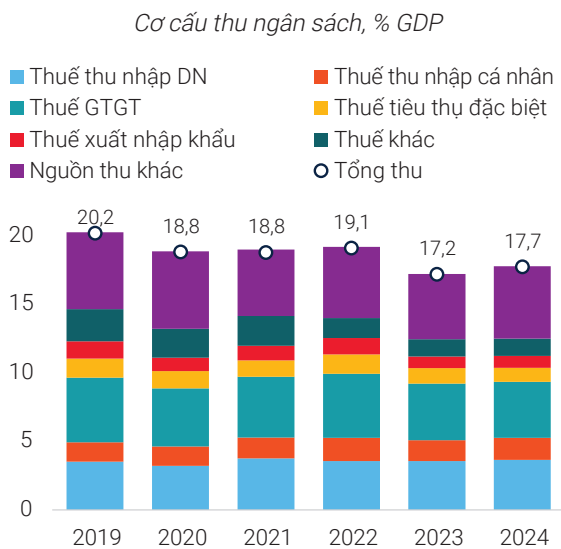
Nguồn: VBMA

## Tỷ lệ giải ngân đầu tư công thấp dẫn đến ngân sách bội thu

**Tổng thu ngân sách tăng nhờ nguồn thu từ sử dụng đất, còn nguồn thu từ thuế vẫn ổn định (Hình 1.29).** Về tổng thể, tổng thu ngân sách năm 2024 đạt 17,7% GDP, tăng 17,2% so với năm 2023. Số thu từ thuế không đổi (12,4%) so với năm 2023, trong đó số thu từ thuế GTGT được giữ ổn định ở mức 4,1% GDP trong năm 2023 do Chính phủ tiếp tục giảm thuế suất thuế GTGT xuống 8% từ năm 2022 đến 30/06/2025. Tổng thu tăng lên là nhờ số thu từ sử dụng đất tăng lên, trong đó số thu ngoài thuế đạt 5,3% GDP (+0,5% so với năm 2023).

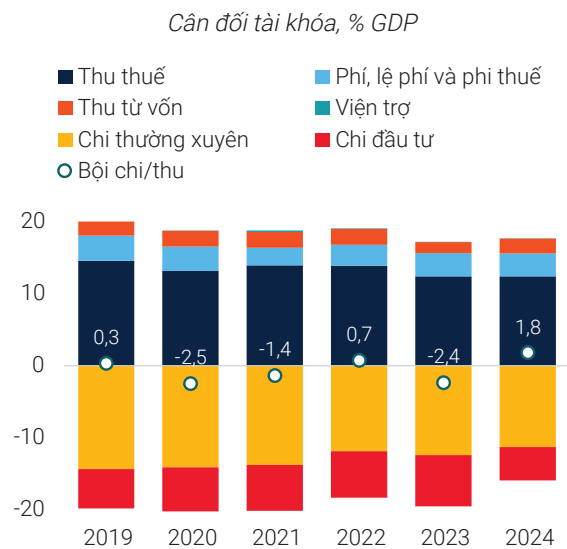
**Sau khi giải ngân gói kích cầu tài khóa lớn năm 2023, tỷ lệ giải ngân đầu tư công không đạt chỉ tiêu dự toán kết hợp với tiết kiệm chi thường xuyên khiến cho cân đối ngân sách bội thu ở mức 1,8% GDP** (Hình 1.30). Chi thường xuyên đạt 11,3% GDP, so với 12,4% trong năm 2023, tương đương 94,5% dự toán ngân sách. Giải ngân đầu tư công trong năm 2024 ước đạt 4,6% GDP (so 7,1% trong năm 2023), tương đương 77,5% kế hoạch được Thủ tướng Chính phủ giao vào cuối tháng 12/2024, thấp hơn so với tỷ lệ giải ngân 81,9% cùng kỳ năm 2023. Tiết kiệm chi thường xuyên trong năm theo dự toán được dành để đảm bảo cho chương trình cải cách lương công chức, bao gồm đợt tăng lương đáng kể từ ngày 01/07/2024 (lương cơ bản và lương hưu tăng bình quân lần lượt 30% và 15%).<sup>15</sup> Giải ngân đầu tư công chậm chủ yếu do chậm trễ trong giải phóng mặt bằng và hỗ trợ đền bù trong các dự án lớn về đường quốc lộ, do thiếu hụt vật liệu san lấp (đá và cát), và do giá cả vật liệu thô biến động. Ngoài ra, những rào cản về quy định và thủ tục phê duyệt kéo dài tiếp tục làm chậm tiến độ triển khai các dự án đầu tư công. Tổng khối lượng phát hành trái phiếu đạt 330,4 ngàn tỷ VND (13,2 tỷ US\$), tương đương 82,6% kế hoạch năm, cao hơn so với 298,5 ngàn tỷ VND trong kế hoạch năm 2023.<sup>16</sup>

**Hình 1.29. Thu ngân sách tăng nhờ nguồn thu từ đất cao hơn**



Nguồn: Bộ Tài chính và tính toán của Ngân hàng Thế giới  
 Ghi chú: 2019–2022: Báo cáo quyết toán, 2023: Ước thực hiện lần hai, 2024: chi tiết dựa trên ước thực hiện lần một và tổng thu theo báo cáo của TCTK, cũng tham khảo báo cáo gần nhất của Bộ Tài chính 03/01/2025).

**Hình 1.30. Giải ngân đầu tư công không đạt chỉ tiêu dự toán dẫn đến cân đối tài khóa dương**



Nguồn: Bộ Tài chính và tính toán của Ngân hàng Thế giới  
 Ghi chú: 2019–2022: Báo cáo quyết toán, 2023: Ước thực hiện lần hai, 2024: chi tiết dựa trên ước thực hiện lần một và tổng thu theo báo cáo của TCTK, cũng tham khảo báo cáo gần nhất của Bộ Tài chính 03/01/2025).

<sup>15</sup> Nghị định số 73/2024/NĐ-CP (ngày 30 tháng 6 năm 2024) quy định mức lương và chế độ thưởng theo luật định đối với cán bộ, công chức, viên chức, lực lượng vũ trang.

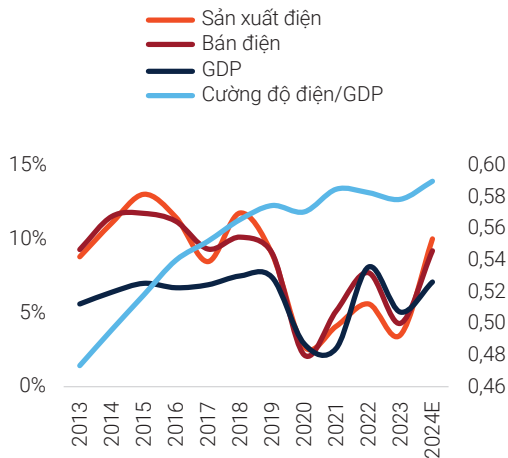
<sup>16</sup> Nguồn: Hiệp hội Thị trường Trái phiếu Việt Nam (VBMA).

## Tỷ lệ thâm dụng điện trên GDP gia tăng

**Tỷ lệ thâm dụng điện trên GDP tăng lên mức cao nhất do sản xuất và lượng bán điện đạt tốc độ tăng trưởng cao hơn tốc độ tăng trưởng GDP.** Trong năm 2024, doanh số bán điện của Việt Nam tăng 9,2%, còn sản lượng điện tăng 10%. Tốc độ tăng trưởng doanh số bán điện và tăng trưởng GDP từ trước đến nay luôn tương quan ở mức cao, nhất là từ năm 2020 do các ngành kinh tế lớn đều thâm dụng điện, chẳng hạn các lĩnh vực sản xuất chế biến, chế tạo. Nhưng trong năm 2024, doanh số bán điện tăng cao hơn tốc độ tăng trưởng kinh tế, làm tăng tỷ lệ thâm dụng điện so GDP lên đến 590 kWh trên 1.000 US\$ so với mức 579 kWh trên 1.000 US\$ năm 2023, là tỷ lệ cao nhất kể từ năm 2013. Điều này làm đảo ngược xu thế giảm tương quan gần đây giữa tăng trưởng tiêu thụ điện và tăng trưởng GDP trong các năm 2022 và 2023 là giai đoạn phục hồi sau đại dịch (Hình 1.31). Nhu cầu điện dự kiến sẽ tăng mạnh trong những năm tới do sự đóng góp của các phân khúc nhu cầu mới như xe điện (EV) (tham khảo chuyên đề đặc biệt của ấn phẩm này).

**Hình 1.31. Tăng trưởng GDP ngày càng trở nên thâm dụng điện**

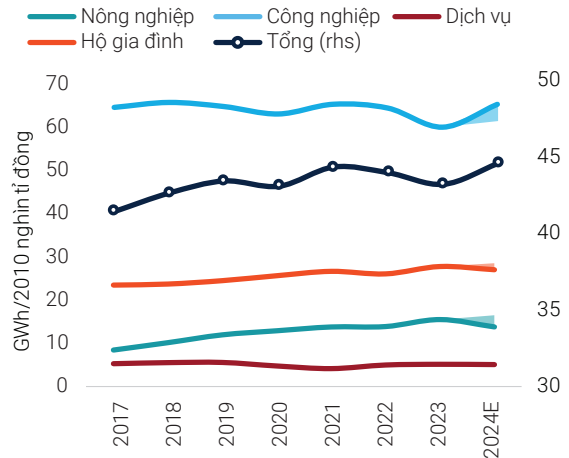
Tốc độ tăng trưởng (%) và tỷ lệ thâm dụng điện so GDP (kWh trên US\$ ổn định theo giá US\$ năm 2014)



Nguồn: EVN và tính toán của Ngân hàng Thế giới. GDP năm 2024 dựa trên ước tính của TCTK  
Ghi chú: rhs = trục tung bên phải

**Hình 1.32. Sử dụng điện trong công nghiệp dẫn đến thay đổi gần đây về tỷ lệ thâm dụng điện**

GWh/ ngàn tỷ đồng năm 2010



Nguồn: TCTK, EVN và tính toán của Ngân hàng Thế giới  
Ghi chú: Ước tính cho năm 2024 dựa trên tỷ lệ doanh số bán điện hàng năm theo các nội dung giai đoạn 2017-2023. Ước tính ở phần tô mờ chỉ dựa trên tỷ lệ năm 2023, trong đó các tỷ lệ doanh số cho công nghiệp thấp hơn  
Ghi chú: rhs = trục tung bên phải

**Tỷ lệ thâm dụng điện gia tăng là do tăng tiêu thụ điện trong công nghiệp.** Nguyên nhân tăng thâm dụng điện có thể do sử dụng điện chưa tiết kiệm trong sản xuất và đang có sự dịch chuyển sang các ngành, lĩnh vực thâm dụng điện (cũng là các ngành, lĩnh vực thúc đẩy tăng trưởng và đóng góp đến 40% GDP<sup>17</sup>). Ước tính nhu cầu điện theo ngành, lĩnh vực, trong năm 2024 cho thấy ngay cả khi sử dụng những giả định thấp nhất, tỷ lệ thâm dụng điện tăng lên trong thời gian qua là do tăng nhu cầu sử dụng điện trong sản xuất công nghiệp, với mức tăng 10-16% trong năm 2024, dẫn đến hiệu suất sử dụng điện công nghiệp giảm 2-7%. Hiện chưa có bằng chứng thể hiện thay đổi đáng kể về hiệu suất sử dụng điện trong các ngành dịch vụ hoặc trong hộ gia đình, nhưng hiệu suất sử dụng điện trong nông nghiệp có thể được cải thiện (Hình 1.32).

**Các ngành, lĩnh vực thâm dụng năng lượng - bao gồm thép, nhôm, cao su và nhựa - là những ngành, lĩnh vực đóng góp nhiều cho sản lượng công nghiệp, đồng thời có lẽ là nguyên nhân làm giảm hiệu suất sử dụng điện trong năm 2024.** Các lĩnh vực thâm dụng năng lượng và tiêu thụ điện năng lớn như sản xuất kim loại cơ bản (bao gồm thép), quặng kim loại màu (bao gồm nhôm), cao su và nhựa tăng trưởng lần lượt ở mức 9,3%, 16,3% và 23,4% trong năm 2024, cao hơn nhiều so với năm 2023 và cao hơn so với tăng trưởng sản xuất công nghiệp hoặc toàn bộ nền kinh tế (7,8% và 7,1 % tương ứng). Chính vì vậy, quá trình chuyển hướng sang các ngành, lĩnh vực công nghiệp thâm dụng năng lượng hơn có thể dẫn đến giảm hiệu suất sử dụng điện trong sản xuất (Hình 1.33). Từ trước đến nay, những doanh nghiệp công nghiệp lớn (bao gồm thép, xi-măng, và đường) đều cho kết quả kém về hiệu suất năng lượng, trong khi chỉ có ít chính sách yêu cầu và khuyến khích đầu tư về tiết kiệm năng lượng, trong điều kiện chi phí huy động tài chính đang gia tăng trên toàn cầu. Việt Nam vẫn là ngoại lệ về hiệu suất năng lượng khi so sánh với các quốc gia đang phát triển trong khu vực châu Á.<sup>18</sup>

**Những chậm trễ trong triển khai đang làm trì hoãn quá trình triển khai năng lượng tái tạo.** Mặc dù là quốc gia có công suất năng lượng mặt trời lớn nhất Đông Nam Á<sup>19</sup> và là một trong những quốc gia có tài nguyên điện gió ngoài khơi thuộc dạng lớn nhất thế giới, nhưng sản lượng điện tái tạo mới chỉ ước đạt 128,4 tỷ kWh trong năm 2024 (bao gồm cả thủy điện), đạt tăng trưởng khoảng 8% so cùng kỳ (so với tốc độ tăng trưởng 10% so cùng kỳ về tổng sản lượng điện<sup>20</sup>). Năng lượng tái tạo được triển khai chậm là do thiếu cơ chế định giá và đấu thầu, chậm trễ trong phê duyệt Quy hoạch Điện 8 và những chậm trễ sau đó về triển khai đầu tư liên quan, cũng như bất định trong quá trình sửa đổi văn bản, ngoài những yếu tố khác. Nghị định về hợp đồng mua bán điện trực tiếp (DPPA) được ban hành gần đây vào năm 2024, nhằm đẩy mạnh triển khai năng lượng tái tạo bằng cách cho phép các đơn vị sản xuất điện tái tạo được bán trực tiếp cho đơn vị tiêu dùng điện lớn (có thể qua đường dẫn điện riêng hoặc điện lưới quốc gia). Năng lượng tái tạo cần được sử dụng nhiều hơn để thực hiện các kế hoạch về sản xuất điện trong quy hoạch.

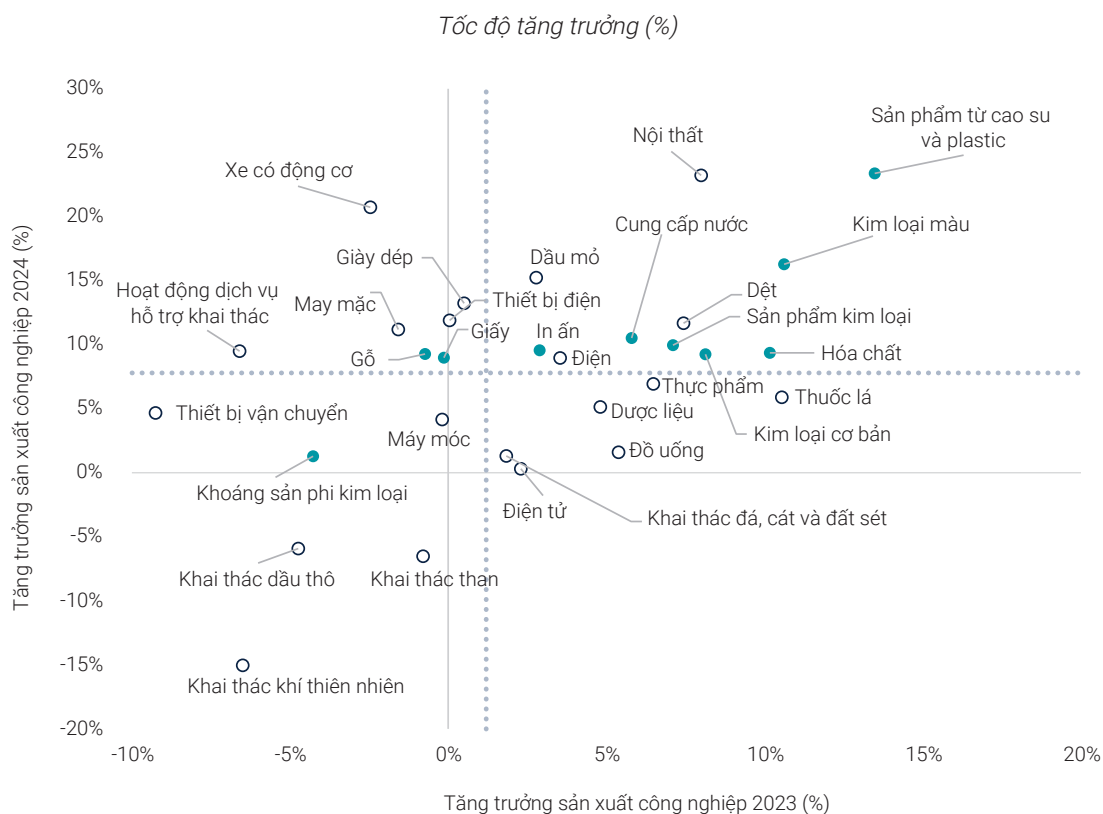
<sup>17</sup> Tăng trưởng sản xuất công nghiệp đạt 9,8% trong năm 2024, vượt qua mức tăng trưởng GDP (7,1%).

<sup>18</sup> Báo cáo Phát triển và Khí hậu Việt Nam, Ngân hàng Thế giới, 2022.

<sup>19</sup> Không bao gồm Trung Quốc.

<sup>20</sup> EVN

**Hình 1.33. Ngày càng có nhiều ngành công nghiệp thâm dụng năng lượng trở thành động lực tăng trưởng sản lượng công nghiệp trong năm 2024**



Nguồn: TCTK và tính toán của Ngân hàng Thế giới

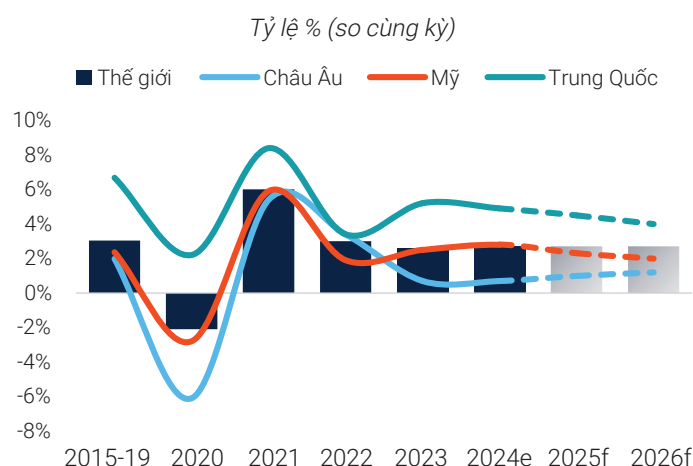
Ghi chú: Hầu hết các lĩnh vực thâm dụng năng lượng đều được nêu danh, dựa trên phân loại ECB và IEA. Kim loại màu bao gồm nhôm. Kim loại cơ bản bao gồm thép. Khoáng sản phi kim bao gồm xi-măng. Đường chấm thể hiện tăng trưởng sản lượng công nghiệp bình quân trong năm 2023 và 2024.

## 1.2 Triển vọng và hàm ý chính sách

### Triển vọng vẫn theo hướng tích cực, nhưng các yếu tố bất định đang gia tăng

**Tăng trưởng toàn cầu dự kiến sẽ ổn định ở mức 2,7% trong giai đoạn 2025–2026, tương tự như năm 2024 trong điều kiện bất định về thương mại gia tăng.** Những nền kinh tế chính của thế giới - Trung Quốc và Hoa Kỳ - có thể giảm tốc nhưng tăng trưởng ở những nơi khác, bao gồm ở Liên minh Châu Âu có thể bù lại. Lãi suất điều hành ở các nền kinh tế phát triển dự kiến tiếp tục giảm khi ngày càng nhiều quốc gia bám sát các chỉ tiêu lạm phát, mặc dù vậy, lãi suất sẽ vẫn cao hơn so với các mức thấp của những năm 2010. Các yếu tố bất định về thương mại gia tăng và chính sách thương mại bị chuyển hướng bất lợi sẽ gây ra những rủi ro lớn cho triển vọng toàn cầu.

**Hình 1.34. Tăng trưởng toàn cầu sẽ ổn định sau những năm gặp phải những cú sốc tiêu cực chồng chéo**



Nguồn: Viễn cảnh Kinh tế Toàn cầu, tháng 01/2025, Ngân hàng Thế giới  
Ghi chú: e = ước tính, f = dự báo.

**Tăng trưởng GDP của Việt Nam dự báo sẽ giảm xuống 6,8% trong năm 2025 trước khi ổn định ở mức 6,5% trong năm 2026 (Bảng 1.1).** Các hoạt động xuất khẩu phục hồi trong năm 2024 dự kiến sẽ chậm lại trong năm 2025 và tiếp tục giảm trong năm 2026 do dự báo tăng trưởng kinh tế chậm lại trong ngắn hạn ở Trung Quốc và Hoa Kỳ - là các đối tác thương mại lớn nhất của Việt Nam - cũng như viễn cảnh bất định về thương mại toàn cầu trong điều kiện dự kiến có sự chuyển dịch về chính sách thương mại. Các hoạt động kinh tế và dịch vụ trong nước tiếp tục được củng cố trong năm 2025 và sang năm 2026 do được tạo đà khi thị trường bất động sản phục hồi.

**Lạm phát toàn phần dự kiến vẫn thấp hơn chỉ tiêu, nhưng vẫn cần phải thận trọng.** Giá lương thực thực phẩm đã ổn định, lạm phát vẫn được neo giữ trong năm 2024 và dự kiến sẽ ổn định ở mức 3,5%

trong các năm 2025–2026 thấp hơn mục tiêu 4,5-5% cho năm 2025. Mặc dù các cuộc chiến ở U-crai-na và Trung Đông tiếp tục diễn ra, nhưng lạm phát giá dầu thương phẩm thô được dự báo tiếp tục hạ nhiệt. Các gói chi trả liên quan đến giảm biên chế công chức trong quá trình sát nhập các bộ ngành dự kiến chỉ có tác động rất nhỏ đối với lạm phát toàn phần do quy mô của khu vực nhà nước chỉ chiếm tỷ lệ nhỏ trong tổng việc làm (3,8% tổng việc làm<sup>21</sup>).

**Đầu tư nước ngoài và thương mại dự kiến vẫn là những động lực tăng trưởng quan trọng trong các năm 2025–2026, nhưng trong điều kiện bất định gia tăng.** Tài khoản vãng lai được dự báo vẫn đạt thặng dư, chủ yếu nhờ cán cân thương mại hàng hóa. Dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) vào Việt Nam được cho là vẫn ổn định trong ngắn và trung hạn, do các nhà đầu tư nước ngoài vẫn quan tâm đến Việt Nam.

**Ngân sách dự kiến sẽ ghi nhận bội chi trong các năm 2025-2026 do tăng chi tiêu theo dự toán.** Bội chi ngân sách dự kiến lên đến 1,4% GDP trong năm 2025 và sau đó giảm còn 1,0% trong năm 2026 khi Chính phủ có kế hoạch tiếp tục giảm dư nợ trong điều kiện tăng trưởng vẫn cao hơn lãi suất. Chi ngân sách trong năm 2025 dự kiến sẽ tăng thêm 20% so với năm 2024 do kế hoạch đầu tư cho một số dự án hạ tầng của quốc gia cũng như tăng lương trong khu vực nhà nước và chi trả nghỉ việc trong quá trình tái cơ cấu bộ máy nhà nước. Thu ngân sách trong nước được cải thiện dự kiến sẽ hạ thấp bội chi ngân sách trong năm 2025 và hỗ trợ cho quá trình củng cố cân đối tài khóa, dự kiến bắt đầu từ năm 2026. Các biện pháp dự kiến về thu ngân sách bao gồm mở rộng cơ sở thu từ thuế, giảm thất thoát các nguồn thu từ thuế - cụ thể trong lĩnh vực thương mại điện tử - và đẩy mạnh ứng dụng chuyển đổi số trong quản lý ngân sách.

**Bảng 1.1. Một số chỉ số kinh tế, Việt Nam, 2021–2026**

Chỉ số	2021	2022	2023	2024e	2025f	2026f
Tăng trưởng GDP (%)	2,6	8,0	5,0	7,1	6,8	6,5
Tăng trưởng ở các nội dung chi						
Tiêu dùng tư nhân	2,0	7,8	3,5	6,6	7,1	7,3
Tiêu dùng của nhà nước	4,7	3,6	4,9	4,5	4,5	4,4
Đầu tư	3,7	5,8	4,1	7,3	8,4	8,1
Xuất khẩu	13,9	4,9	-2,5	15,5	12,1	5,5
Nhập khẩu	15,8	2,2	-4,3	16,1	12,7	6,3
Chỉ số giá tiêu dùng (bình quân, %)	1,8	3,1	3,3	3,5	3,5	3,5
Cân đối tài khoản vãng lai (% GDP)	-2,2	0,3	6,1	1,9	1,8	1,7
Cân đối tài khóa (*) (% GDP)	-1,4	0,7	-2,4	1,8	-1,4	-1,0
Nợ công và nợ được Chính phủ bảo lãnh (**) (% GDP)	42,5	37,1	36,0	35,6	34,2	32,4

*Nguồn:* TCTK; Bộ Tài chính; NHNN; IMF; và tính toán của Ngân hàng Thế giới.

*Lưu ý:* e = ước tính; f = dự báo; \*: không bao gồm chi tiêu chưa phân bổ và theo Thống kê Tài chính Chính phủ (GFS); \*\*: tính toán dựa trên kế hoạch tài chính đã được phê duyệt cho năm 2025 và kế hoạch tài chính ba năm cho giai đoạn 2025–27.

<sup>21</sup> Bộ LĐT&XH, dữ liệu lao động năm 2023.

**Triển vọng trên còn phụ thuộc vào những rủi ro tiêu cực cả trong nước và bên ngoài.** Do độ mở của Việt Nam rất lớn, các yếu tố bất định chính bao gồm tăng trưởng toàn cầu thấp hơn dự kiến và thương mại bị gián đoạn, nhất là ở các đối tác thương mại lớn như Hoa Kỳ, Liên minh Châu Âu và Trung Quốc. Những diễn biến đó, bao gồm những bất định gia tăng do chuyển hướng chính sách thương mại và sự chia rẽ ngày càng sâu sắc về thương mại, có thể gây ảnh hưởng đến xuất khẩu hàng chế biến, chế tạo, sản lượng công nghiệp và tăng trưởng của Việt Nam. Nhìn vào trong nước, thị trường bất động sản có thể phục hồi lâu hơn dự kiến, gây tác động bất lợi đến đầu tư của khu vực tư nhân, với đóng góp quan trọng của nó cho tăng trưởng kinh tế. Nếu chất lượng tài sản trong khu vực tài chính bị suy giảm thêm, năng lực cho vay của các ngân hàng có thể bị ảnh hưởng. Là một trong những quốc gia có nguy cơ dễ tổn thương nhất với biến đổi khí hậu, rủi ro về thiên tai ngày càng lớn đối với Việt Nam.

**Bên cạnh đó là những cơ hội tích cực cho triển vọng tăng trưởng của Việt Nam.** Tăng trưởng cao hơn ở Hoa Kỳ và Liên minh Châu Âu, nhất là về nhu cầu tiêu dùng, có thể làm cho nhu cầu về hàng xuất khẩu của Việt Nam cao hơn so với dự báo. Lãi suất trên thế giới hạ nhiệt sẽ thu hẹp chênh lệch lãi suất và làm giảm áp lực tỷ giá giữa US\$/VND. Đầu tư công được đẩy mạnh có thể hỗ trợ tổng cầu và đóng góp cho tăng trưởng. Quá trình phục hồi thị trường bất động sản được đẩy nhanh nhờ phê duyệt dự án nhanh hơn có thể tiếp tục đẩy mạnh nhu cầu trong nước.

## Hàm ý chính sách

**Mặc dù dư địa để can thiệp bằng chính sách tiền tệ bị hạn chế, nhưng chính sách tài khóa vẫn có thể tiếp tục hỗ trợ tăng trưởng trong trung và dài hạn.** Chính sách tiền tệ vẫn phải đối mặt với dư địa hạn chế về tiếp tục cắt giảm lãi suất trong trường hợp đồng USD tiếp tục mạnh lên và gây ra áp lực cho tỷ giá. Mặc dù nền kinh tế được dự báo sẽ đạt tăng trưởng vững chắc trong các năm 2025-2026, nhưng tình trạng thiếu hụt hạ tầng như hiện nay đòi hỏi phải đầu tư mạnh mẽ hơn. Dư địa tài khóa hiện nay cho phép dành nguồn lực cần có cho những dự án hạ tầng để đảm bảo động lực tăng trưởng bền vững trong trung và dài hạn. Quản lý tối ưu đầu tư công cần được thực hiện song hành với đẩy mạnh đầu tư - trong các lĩnh vực như năng lượng, hậu cần (logistics), và giao thông vận tải - nhằm đảm bảo triển khai đầu tư đảm bảo hiệu suất, đúng kế hoạch và theo thứ tự ưu tiên.

**Trên cơ sở những cải cách gần đây, bước đi tiếp theo rất cần thực hiện vẫn là giảm nhẹ rủi ro và nguy cơ dễ tổn thương trong khu vực tài chính.** Cấp có thẩm quyền có thể khuyến khích các ngân hàng cải thiện hệ số an toàn vốn và tăng cường khung thể chế về giám sát an toàn (bao gồm để phát hiện và xử lý vấn đề phát sinh do ngân hàng liên kết với các tập đoàn doanh nghiệp) và can thiệp sớm (sớm xác định vấn đề và ngăn ngừa khủng hoảng). Mặc dù Luật về các tổ chức tín dụng đã được sửa đổi để tăng cường thêm, nhưng hiện vẫn có những bất cập trong một số nội dung, bao gồm giám sát tổng hợp theo tập đoàn, nhất là đối với những ngân hàng có liên kết với lĩnh vực kinh tế. Các nội dung khác đòi hỏi phải quan tâm bao gồm xử lý ngân hàng yếu kém và quản lý khủng hoảng, đồng thời phòng vệ pháp lý cho cán bộ giám sát. Ví dụ, NHNN chưa có đủ thẩm quyền và công cụ để xử lý các ngân hàng không có khả năng tiếp tục tồn tại. Tăng cường nhiệm vụ của NHNN trong những nội



dung trên cần được coi là ưu tiên trong những cải cách pháp lý về khu vực tài chính trong thời gian tới, bao gồm qua sửa đổi Luật Ngân hàng Nhà nước Việt Nam.

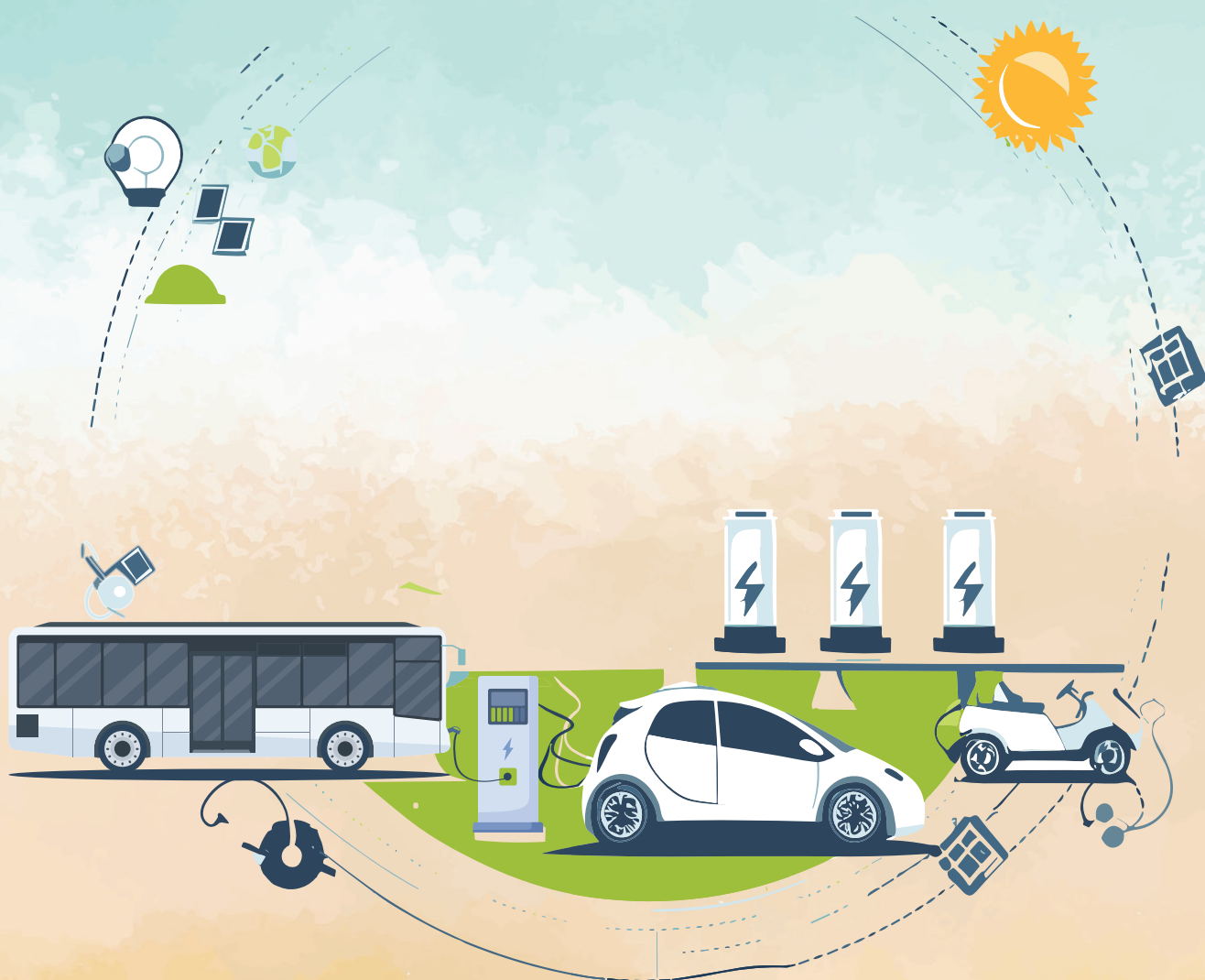
**Việt Nam cần cải thiện khả năng thích ứng về năng lượng nhằm giảm nhẹ rủi ro về nguồn cung, gây cản trở tăng trưởng.** Củng cố các mục tiêu được đề ra trong Kế hoạch Tiết kiệm Năng lượng Quốc gia (VNEEP3) với mức giảm từ 8-10% vào năm 2030 sẽ cải thiện năng suất ngành công nghiệp và giảm cường độ năng lượng. Cấp có thẩm quyền nên xem xét việc thực hiện các chỉ tiêu pháp lệnh và công cụ theo dõi. Điều quan trọng là phải tránh chậm trễ trong cấp phép và nâng cao năng lực sản xuất điện theo quy hoạch để đảm bảo an ninh năng lượng và hỗ trợ cho giai đoạn tăng trưởng kinh tế xã hội tiếp theo. Nhu cầu điện được dự báo sẽ gia tăng trong những thập kỷ tới, bao gồm nhu cầu từ những phân khúc mới như xe điện và chuyển đổi số. Hơn nữa, để thực hiện tăng công suất điện tái tạo theo quy hoạch, cần có cơ chế rõ ràng về định giá, đấu thầu mua sắm, đảm bảo khả năng huy động vốn thương mại, định hướng rõ ràng về chuyển đổi sang thị trường buôn bán điện ở Việt Nam, sự chắc chắn trong quy hoạch và quy định, là điều rất quan trọng để tạo niềm tin cho các nhà đầu tư.

**Cuối cùng, cải cách cơ cấu là điều kiện cần để đảm bảo tăng trưởng bền vững trong dài hạn.** Các cấp có thẩm quyền nên đẩy nhanh những cải cách cơ cấu nhằm tăng cường môi trường pháp lý trong những ngành dịch vụ xương sống và trọng yếu (như công nghệ thông tin và truyền thông, điện, giao thông vận tải), để chuyển đổi xanh nền kinh tế, cải thiện nguồn nhân lực và môi trường kinh doanh. Tiếp tục đa dạng hóa thương mại (cả về thị trường và sản phẩm) đồng thời tăng cường hội nhập thương mại khu vực theo chiều sâu và khả năng kết nối cũng sẽ làm giảm nguy cơ khi thương mại toàn cầu bị chia rẽ và đảm bảo nền kinh tế có khả năng chống chịu tốt hơn. Bên cạnh đó, tiếp tục thúc đẩy khu vực tư nhân trong nước hội nhập vào các chuỗi giá trị toàn cầu, nâng cao tỷ lệ tham gia của các cơ sở cung ứng trong nước cho các doanh nghiệp FDI, là cách để đảm bảo hội nhập thương mại đem lại đóng góp nhiều hơn nữa cho Việt Nam.

**CHƯƠNG**

**2**

**CHUYỂN ĐỔI  
SANG XE ĐIỆN**

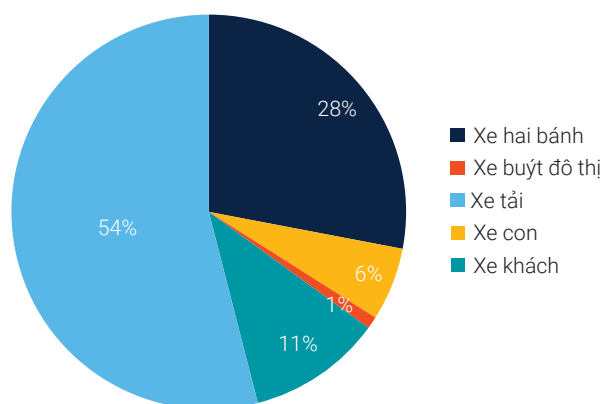


## 2.1 Bối cảnh<sup>22</sup>

**Việt Nam đã đặt ra mục tiêu tham vọng về khử các-bon trong nền kinh tế vào năm 2050.** Sau cam kết của Thủ tướng Chính phủ Việt Nam tại COP26<sup>23</sup> năm 2021 về phát thải ròng bằng không trên toàn bộ nền kinh tế đến năm 2050, các kế hoạch về thải các-bon trong lĩnh vực giao thông vận tải đã được triển khai xây dựng và ban hành.

**Năng lượng là nguồn phát thải khí nhà kính lớn nhất, trong đó giao thông là lĩnh vực chính làm gia tăng mức đóng góp này.** Nếu không khử các-bon, tỷ lệ đóng góp trong lĩnh vực này sẽ còn tiếp tục tăng mạnh do tỷ lệ sử dụng xe hơi đang gia tăng nhanh chóng. Lĩnh vực giao thông vận tải xả ra 32,9 triệu tấn khí thải các-bon đi-ô-xít tương đương (MtCO<sub>2</sub>eq) trong năm 2021, tương đương 7,2% tổng lượng khí thải nhà kính trên toàn bộ nền kinh tế của Việt Nam, phần lớn trong đó là do giao thông đường bộ, trong đó phân khúc phương tiện đường bộ xả thải nhiều nhất là xe tải chở hàng (Hình 2.1). Mặc dù sở hữu xe hơi vẫn là điều xa xỉ đối với hầu hết người Việt Nam ngày nay, nhưng sự phát triển của tầng lớp cấp trung lưu đã và đang làm tăng doanh số bán xe hơi với tốc độ tăng 15% mỗi năm kể từ năm 2010, thuộc dạng cao nhất trong khu vực. Nếu lĩnh vực này không được khử các-bon, khí thải từ giao thông dự kiến sẽ tăng mạnh, lên đến 334 MtCO<sub>2</sub>eq vào năm 2050 theo kịch bản phát triển thông thường (BAU).

**Hình 2.1. Tỷ lệ khí thải nhà kính theo các phân khúc xe cơ giới tại Việt Nam, 2020**



*Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải, Việt Nam, và tính toán của Ngân hàng Thế giới*

**Chuyển sang dùng xe điện cũng đem lại những cơ hội phát triển kinh tế lớn trên toàn bộ chuỗi giá trị.** Để đạt chỉ tiêu sử dụng xe điện (EV) được Chính phủ đặt ra, doanh số bán ở Việt Nam cần tăng từ 500.000 xe trong năm 2022 lên khoảng 1,5 triệu xe vào năm 2030, và 7,3 triệu xe vào năm 2050.

<sup>22</sup> Phần này được viết dựa trên những kết quả trên báo cáo của Ngân hàng Thế giới “Việt Nam: Khuyến nghị về lộ trình và kế hoạch hành động của quốc gia về chuyển đổi sang xe điện.”

<sup>23</sup> Hội nghị Biến đổi Khí hậu của Liên hiệp Quốc tổ chức tại Glasgow, Scotland năm 2021.

Tổng cộng nhu cầu thị trường xe điện lên đến trên bảy triệu trong giai đoạn 2024-2030, và 71 triệu trong giai đoạn 2031-2050. Toàn bộ chuỗi giá trị xe điện, từ sản xuất và bảo trì xe và pin đến hạ tầng sạc và tái chế, sẽ tăng trưởng, nếu được quan tâm xử lý theo cách nhất quán và kịp thời. Tăng trưởng trong toàn bộ chuỗi giá trị như vậy sẽ tạo ra cơ hội việc làm ở tất cả các lĩnh vực liên quan.

**Để đáp ứng với những nhu cầu cấp bách của phát triển kinh tế và môi trường, Chính phủ đã đặt ra chỉ tiêu về phương tiện giao thông điện (xe điện) liên quan đến điện khí hóa và sản xuất phương tiện, hạ tầng sạc, đến năm 2050.** Trong tháng 7/2022, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 876/QĐ-TTg, đề ra các mục tiêu nhằm chuyển đổi sang sử dụng xe điện trong lĩnh vực giao thông đường bộ, phấn đấu đạt 50% phương tiện giao thông đô thị và 100% xe buýt và ta-xi nội đô đến năm 2030 và 100% phương tiện giao thông đường bộ vào năm 2050 sử dụng xe điện hoặc xe sử dụng năng lượng xanh. Quyết định trên cũng đặt ra mục tiêu về phát triển mạng lưới hạ tầng sạc, sản xuất và lắp ráp xe điện (Bảng 2.1).

**Bảng 2.1. Các chỉ tiêu về điện khí hóa lĩnh vực giao thông đường bộ của Chính phủ trong Quyết định số 876/QĐ-TTg**

Phương tiện giao thông	Chỉ tiêu/biện pháp	Loại hình	Thời gian
Giao thông nội đô	Ít nhất 50% phương tiện nội đô sử dụng điện và năng lượng xanh	Chỉ tiêu	Đến năm 2030
	100% xe buýt thay thế và mới đầu tư sử dụng điện và năng lượng xanh	Chỉ tiêu	2025 - 2030
	100% xe ta-xi thay thế và mới đầu tư sử dụng điện và năng lượng xanh	Chỉ tiêu	2031 - 2050
	100% xe buýt và ta-xi nội đô sử dụng điện và năng lượng xanh	Chỉ tiêu	Đến năm 2050
Giao thông đường bộ nói chung	Đẩy mạnh sản xuất, lắp ráp nhập khẩu và sử dụng phương tiện cơ giới đường bộ chạy điện	Biện pháp	Đến năm 2030
	Xây dựng mạng lưới hạ tầng sạc	Biện pháp	Đến năm 2030
	Hạn chế sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu xe hơi, xe hai bánh, xe dùng bàn đạp sử dụng nhiên liệu hóa thạch trong nước	Biện pháp	Đến năm 2040
	100% phương tiện cơ giới đường bộ sử dụng điện và năng lượng xanh	Chỉ tiêu	Đến năm 2050
	Hoàn thành hạ tầng sạc và cung cấp năng lượng xanh toàn quốc	Chỉ tiêu	Đến năm 2050

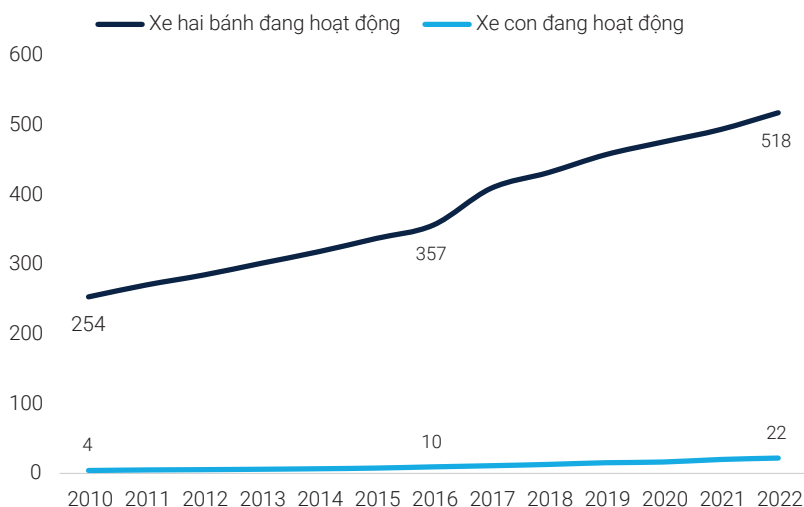
Nguồn: Quyết định số 876/QĐ-TTg, 2022

## 2.2 Chuyển đổi sang xe điện bao hàm điều gì?

### Chuyển đổi sang xe máy chạy điện và nháy vọt sang sử dụng xe hơi chạy điện (EV)

Từ năm 2024 đến năm 2035, quá trình chuyển đổi sang xe điện của Việt Nam cơ bản dựa trên chuyển đổi ở phân khúc xe hai bánh (2W) sang sử dụng xe hai bánh chạy điện (e-2W - xe điện hai bánh) vì đó vẫn là lựa chọn phương tiện chủ yếu đến năm 2035. Trong năm 2022, tổng số lượng đăng ký xe hai bánh ở Việt Nam lên đến 72,16 triệu xe (94% tổng lượng phương tiện đăng ký). Con số đó cho thấy tỷ lệ cơ giới hóa đạt gần 518 xe hai bánh trên 1.000 dân – cao hơn rất nhiều so với tỷ lệ cho xe hơi, mới chỉ ở mức 22 xe trên 1.000 dân (Hình 2.2). Chính vì thế, chuyển đổi sang xe điện chủ yếu dựa vào chuyển đổi sang sử dụng xe điện hai bánh, như đã và đang diễn ra kể từ năm 2014.

Hình 2.2. Tỷ lệ cơ giới hóa đối với xe hai bánh và xe hơi 2010–2022

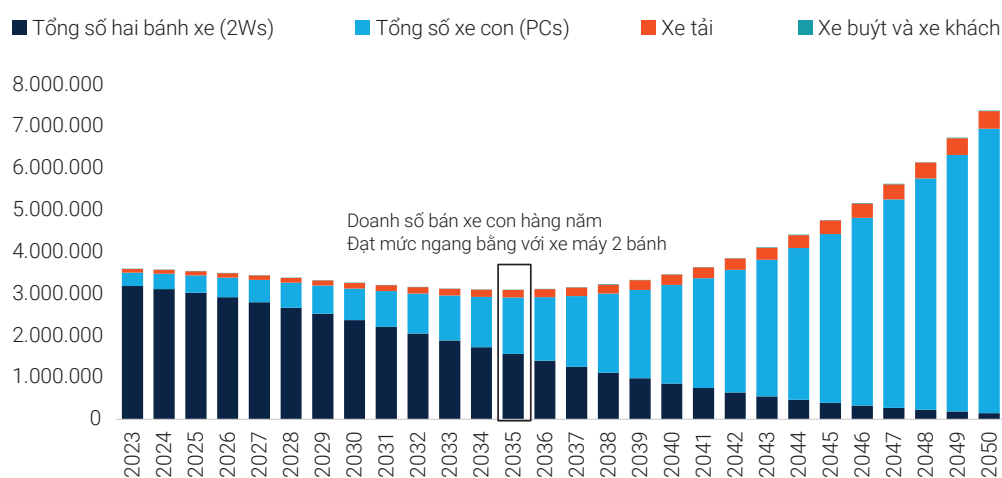


Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới

**Thị phần xe điện hai bánh có thể lên đến trên một nửa (56%) tổng doanh số bán xe hai bánh vào năm 2035.** Việt Nam vốn là thị trường xe điện hai bánh lớn thứ hai, chỉ sau Trung Quốc, chiếm 12% thị phần trong tổng doanh số bán xe hai bánh vào năm 2022. Việt Nam đã sẵn sàng đẩy nhanh quá trình chuyển đổi sang sử dụng xe điện hai bánh, với trên 37 nhà cung cấp đang cạnh tranh về chất lượng và giá cả, khoảng cách di chuyển phù hợp và mức độ chấp nhận cao của người tiêu dùng, nhất là ở các đô thị. Trong một số phân khúc xe điện hai bánh, giá mua cũng cạnh tranh không kém gì giá mua các loại xe hai bánh chạy xăng. Đến năm 2035, xe điện hai bánh dự kiến chiếm đến 42-56% tổng doanh số bán xe hai bánh, tùy vào tốc độ, quy mô và sự phù hợp của các chính sách sẽ được triển khai.

**Xe điện đem lại cơ hội to lớn nhằm thay thế xe hơi dùng nhiên liệu truyền thống cho động cơ đốt trong (ICE) để có bước nhảy vọt sang sử dụng xe chạy bằng điện.** Khi GDP trên đầu người tăng lên, lý do không có khả năng chi trả sẽ dần không còn là rào cản của việc sở hữu xe, đồng thời người dân sẽ chuyển hướng từ sử dụng xe hai bánh sang sử dụng xe hơi, khiến cho doanh số bán xe hai bánh và xe hơi sẽ ngang nhau vào năm 2035 (Hình 2.3). Từ năm 2035 trở đi, nhu cầu xe hơi sẽ tăng mạnh, lên đến gần 54 triệu xe cộng dồn, dẫn đến tỷ lệ cơ giới hóa bằng xe hơi đạt 312 xe trên 1.000 dân, so với tỷ lệ 22 xe trong năm 2023. Dựa vào phương thức cho thuê pin như hiện nay<sup>24</sup> phương án chuyển đổi sang xe điện thực ra rất khả thi về mặt chi phí đối với những người Việt Nam có khả năng sắm xe hơi dùng động cơ đốt trong.

**Hình 2.3. Doanh số bán xe dự báo hàng năm theo phân khúc từ 2023-2050 (số xe)**



Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới

## Xây dựng mạng lưới sạc xe điện và khử các-bon cho điện lưới

**Trong giai đoạn 2025–2035, Chính phủ có thể đẩy nhanh phát triển mạng lưới sạc công cộng - hiện vẫn là trở ngại lớn để tăng sự hấp dẫn của xe ô tô điện.** Thách thức lớn nhất để tạo môi trường thuận lợi cho xe ô tô điện vẫn là đảm bảo triển khai mạng lưới các trạm sạc công cộng tối ưu hiệu suất chi phí, trong điều kiện tỷ lệ cơ giới hóa đối với xe ô tô hiện vẫn đang còn thấp.

**Mặc dù quá trình khử các-bon từng bước cho lưới điện vẫn là nhiệm vụ quan trọng, nhưng bật đèn xanh cho việc chuyển đổi sang xe điện sẽ đem lại tác động nhiều hơn về giảm khí thải ngay tức thì vì xe điện có hiệu suất cao hơn so với xe truyền thống.** Mặc dù sản xuất điện ở Việt Nam vẫn phụ thuộc nhiều vào nhiên liệu hóa thạch,<sup>25</sup> chủ yếu là than và khí, nhưng Quy hoạch phát triển điện

<sup>24</sup> Nghĩa là chỉ cần mua xe hơi chạy điện mà không cần mua pin.

<sup>25</sup> Trong năm 2022, điện than, dầu và khí gộp lại chiếm 43% tổng công suất điện lắp đặt và 64% sản lượng điện của Việt Nam.

mới nhất (QHD8<sup>26</sup>) đã đề ra những chỉ tiêu tham vọng nhằm mở rộng quy mô năng lượng tái tạo. Điều này bao hàm chuyển hướng từ dùng than sang dùng khí và cuối cùng từng bước loại bỏ cả hai để sử dụng các loại nhiên liệu thay thế như a-mô-ni-ắc, sinh khối và hy-đrô, bên cạnh các nguồn thay thế không dùng nhiên liệu như điện gió và điện mặt trời. Tuy nhiên, quá trình từng bước chuyển đổi công nghệ cũng có nghĩa là không thể ngay lập tức giảm khí thải cho lưới điện.

## Khuyến khích người tham gia giao thông chuyển từ phương tiện cá nhân sang giao thông công cộng

**Khuyến khích người tham gia giao thông chuyển từ sử dụng phương tiện cá nhân sang sử dụng các hệ thống xe buýt công cộng chạy điện là cách để tạo ra lợi ích lan tỏa lớn nhất về giảm khí thải nhà kính, giảm ô nhiễm không khí cục bộ, cải thiện về an toàn giao thông đường bộ và giảm ùn tắc giao thông.** Do sự chi phối của xe hai bánh, xe buýt đô thị công cộng chỉ chiếm tỷ lệ nhỏ, xét về tổng số đội xe và khoảng cách hành trình của người tham gia giao thông.<sup>27</sup> Mặc dù phần lớn xe buýt công cộng nội đô đang sử dụng dầu diesel, ngoại trừ một số xe buýt xanh được thí điểm ở Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, nhưng do số lượng xe buýt công cộng nội đô còn thấp, nên lượng khí thải nhà kính của phương thức này chưa lên đến 1% tổng lượng khí thải trong lĩnh vực giao thông đường bộ. Vì chi phí chuyển đổi xe cũ sang dùng xe buýt chạy điện (e-bus) khá lớn, nên cần khuyến khích người tham gia giao thông chuyển đổi nhu cầu đi lại từ sử dụng xe hơi cá nhân sang sử dụng phương tiện công cộng, mới có thể đem lại nguồn thu và đảm bảo khả thi về tài chính cho việc chuyển đổi.

**Chuyển sang sử dụng giao thông công cộng đòi hỏi phải có những can thiệp chính sách mạnh mẽ nhằm xử lý những rào cản hiện nay.** Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh cần bổ sung thêm lần lượt 6.000 và 4.500 nghìn xe buýt vào năm 2030, mới có thể hoàn thành được chỉ tiêu về tỷ lệ sử dụng phương thức này theo Quyết định số 876 tại hai thành phố. Những trở ngại lớn khác để hoàn thành các chỉ tiêu trên bao gồm chi phí ban đầu để mua xe buýt điện vẫn cao hơn so với chi phí mua xe chạy dầu diesel hoặc khí tự nhiên, hiện chính quyền các thành phố chưa có hướng dẫn kỹ thuật và vận hành đối với xe buýt điện, chưa kể rủi ro về tỷ lệ sử dụng thấp do những bất cập về hạ tầng và chính sách.

<sup>26</sup> Quy hoạch phát triển ngành điện lần thứ tám giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045.

<sup>27</sup> Tại Hà Nội và Tp. HCM, tỷ lệ sử dụng phương thức xe buýt công cộng trong đô thị chưa đạt 105, còn tại các thành phố lớn khác như Đà Nẵng, Hải Phòng và Cần Thơ, tỷ lệ này còn thấp hơn, chưa đến 5%.

## 2.3 Các kịch bản về chuyển sang xe điện

Ba lộ trình chuyển đổi sang xe điện được xây dựng để tìm hiểu rõ hơn về các kịch bản chuyển sang sử dụng xe điện và chính sách kèm theo. Trên cơ sở những lộ trình đó - gồm Kịch bản phát triển thông thường (BAU), Kịch bản chính sách tuyên bố (SPS) và Kịch bản đẩy nhanh khử thải các-bon (ADS) - phân tích này còn xây dựng mô hình về tỷ lệ chuyển sang sử dụng xe điện đối với 18 nhóm sử dụng xe cụ thể ở Việt Nam. Bảng 2.2 trình bày những giả định chính cho tất cả các kịch bản.

**Bảng 2.2. Các khái niệm và nội dung chính của ba lộ trình chuyển đổi**

<b>Kịch bản phát triển thông thường (BAU)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Chính phủ không có các chương trình, chính sách hỗ trợ và đầu tư để nâng tỷ lệ sử dụng xe điện hoặc phát triển mạng lưới sạc công cộng .</li><li>• Kịch bản BAU phản ánh tình hình giai đoạn 2014-2020 ở Việt Nam, khi đó tỷ lệ sử dụng xe điện hoàn toàn do thị trường quyết định do giảm chi đầu tư cho xe điện so với xe động cơ đốt trong.</li><li>• Kịch bản BAU tạo ra số liệu ban đầu để đánh giá mức và quy mô các nỗ lực cần thực hiện về chuyển đổi sang xe điện nhằm hoàn thành các chỉ tiêu trong Quyết định số 876.</li></ul>
<b>Kịch bản chính sách tuyên bố (SPS)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mô phỏng các lộ trình nhằm hoàn thành tất cả các chỉ tiêu tuyên bố về sử dụng xe điện theo Quyết định số 876 năm 2022.</li><li>• Sử dụng kịch bản BAU làm số liệu ban đầu, kịch bản SPS đưa ra ước tính định lượng nhằm hỗ trợ tìm hiểu quy mô nhu cầu xe điện trong toàn bộ các phân khúc xe, các yêu cầu tiếp theo về chính sách và đầu tư nhằm đảm bảo nguồn cung xe điện, cung cấp điện và mạng lưới sạc điện.</li></ul>
<b>Kịch bản đẩy nhanh khử các-bon (ADS)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Giả định đẩy nhanh tỷ lệ sử dụng xe điện, vượt trên kịch bản SPS nhằm đem lại tác động khử các-bon tối đa qua chuyển sang sử dụng xe điện.</li><li>• Giả định về tỷ lệ chuyển sang sử dụng xe điện mạnh mẽ hơn cho :<ul style="list-style-type: none"><li>- Các phân khúc xe hai bánh trong ngắn hạn (đến năm 2035).</li><li>- Xe buýt/xe khách thương mại liên tỉnh và xe tải nhỏ/trung (giao thông đường bộ trong nước đóng góp 65% khí thải nhà kính).</li></ul></li><li>• Về sạc cho xe điện, can thiệp chính sách không chỉ nhằm phát triển hạ tầng, mà còn nhằm cải cách về giá bán điện và sạc thông minh để khuyến khích sạc xe điện ngoài giờ cao điểm, sử dụng điện mặt trời sau đồng hồ đo điện ngoài điện lưới cho các cơ sở sạc công cộng. Những can thiệp này nhằm giảm tác động của việc sạc xe điện lên hệ thống điện, cụ thể là phụ tải đỉnh.</li></ul>

**Mỗi kịch bản bao gồm những phương án chính sách khác nhau nhằm hỗ trợ tỷ lệ chuyển sang sử dụng, sản xuất xe điện và mạng lưới sạc.** Sự khác nhau giữa ba kịch bản được cụ thể hóa theo các tham số sau: (i) mức độ chuyển sang dùng xe điện, (ii) mức độ sản xuất và cung ứng xe điện và (iii) mức độ sẵn có về hạ tầng sạc xe điện (Bảng 2.3). Về khung thời gian, kịch bản ADS dựa trên những đòn bẩy chính sách được kích hoạt từ năm 2025, so với 2030 trong SPS .



**Bảng 2.3. Góc nhìn so sánh về những yếu tố chính ảnh hưởng đến tình hình chuyển sang dùng xe điện (kịch bản BAU, SPS và ADS)**

Các yếu tố trong hệ sinh thái xe điện và đòn bẩy chính sách		BAU	SPS	ADS
Tỷ lệ chuyển sang sử dụng xe điện	Các chỉ tiêu về chuyển sang sử dụng xe điện và phạm vi chỉ tiêu	Không	Có Đến năm 2030: Ta-xi, xe buýt công cộng, các phương tiện nội đô. Đến năm 2050: Toàn bộ phương tiện đường bộ.	Có Chỉ tiêu trong vòng 5 năm, bắt đầu từ năm 2025, áp dụng cho xe hai bánh, xe bốn bánh, xe buýt/xe khách, và xe tải.
	Chính phủ hỗ trợ và có cơ chế khuyến khích chuyển sang sử dụng xe điện	Không	Có, chủ yếu áp dụng cho xe buýt công cộng và ta-xi.	Có, áp dụng cho mọi phân khúc phương tiện.
	Các chính sách hạn chế sử dụng xe động cơ đốt trong	Không	Có, bắt đầu từ năm 2040.	Có, bắt đầu từ năm 2025 cho các phân khúc xe điện cạnh tranh về chi phí.
	Hỗ trợ có mục tiêu cho các phân khúc xe khó chuyển đổi	Không	Không	Có, các chương trình hỗ trợ có mục tiêu cho xe buýt/xe khách liên tỉnh và xe tải nhỏ.
Sản xuất & cung ứng xe điện	Triển khai các tiêu chuẩn quốc ra về chế tạo và sạc xe điện	Không	Có	Có
	Triển khai các thủ tục kiểm định an toàn cho xe điện	Không	Có	Có
	Cơ chế khuyến khích sử dụng pin li-ion	Không	Không	Có
	Cơ chế khuyến khích sản xuất xe buýt nhỏ và xe tải nhỏ chạy điện	Không	Không	Có
Sạc xe điện	Chương trình hỗ trợ của Chính phủ về phát triển mạng lưới sạc công cộng	Không	Có, mở rộng nhanh chóng đến năm 2030 và hoàn thành toàn bộ vào năm 2050.	Có, mở rộng nhanh chóng đến năm 2030 và hoàn thành toàn bộ vào năm 2050.
	Cải cách giá điện sạc xe điện để khuyến khích sạc ngoài giờ cao điểm	Không	Không	Có
	Triển khai các thiết bị sạc thông minh	Không	Không	Có
	Triển khai điện mặt trời sau đồng hồ đo điện cho hạ tầng sạc công cộng	Không	Không	Có

**Mặc dù không có chỉ tiêu cụ thể, nhưng tỷ lệ chuyển sang sử dụng xe điện hai bánh (e-2W) được cho là sẽ nâng cao mức độ sẵn sàng hiện nay trên thị trường và có dư địa lớn để khuyến khích bằng chính sách.** Theo lộ trình của kịch bản BAU, do chưa có chính sách hỗ trợ, doanh số bán xe điện hai bánh sẽ đạt đỉnh vào năm 2030 ở mức 515.000 xe (21,7% tổng doanh số bán xe hai bánh),

còn nhu cầu cộng dồn về xe điện hai bánh là 9 triệu xe trong giai đoạn 2024-2050, chiếm 23% nhu cầu cộng dồn về xe hai bánh trong cùng kỳ (Bảng 2.4). Theo kịch bản BAU, tỷ lệ chuyển sang sử dụng xe điện hai bánh sẽ tập trung ở các địa bàn đô thị, nhưng bị giới hạn ở mức 40% do vẫn còn chênh lệch giá so với xe hai bánh dùng động cơ đốt trong và do quan ngại về độ an toàn của pin điện. Do chưa có hạ tầng sạc công cộng, như được hỗ trợ trong các kịch bản ADS và SPS, xe điện hai bánh chưa thể gia nhập đáng kể ở các địa bàn nông thôn, vì thị trường ở đó chủ yếu sử dụng phương thức xe điện chạy pin chì, cho dù quãng đường và công suất bị hạn chế.

**Bảng 2.4. Dự báo doanh số bán xe hai bánh và xe hai bánh chạy điện theo ba lộ trình chuyển đổi (số xe)**

	2022 (Trước đó)	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Tổng doanh số xe 2 bánh	3.003.000	3.028.000	2.373.000	1.563.000	860.000	395.000	151.000
BAU		390.000	515.000	463.000	340.000	163.000	69.000
SPS	407.550	635.000	1.163.000	1.159.000	764.000	377.000	148.000
ADS		982.000	1.560.000	1.350.000	818.000	389.000	151.000

*Nguồn:* Tính toán của Ngân hàng Thế giới

*Ghi chú:* Doanh số bán xe điện hai bánh (e-2W) được trình bày ở các dòng BAU, SPS, ADS

**Lộ trình theo kịch bản đẩy nhanh khử các-bon (ADS) cho xe điện hai bánh giúp chuyển đổi sang xe điện và khử các-bon nhanh hơn so với kịch bản chính sách tuyên bố (SPS), với những can thiệp chính sách như nhau - nhưng được triển khai nhanh hơn theo lộ trình ADS.** Mặc dù lộ trình SPS giả định tỷ lệ chuyển sang sử dụng xe điện hai bánh đạt 50% ở địa bàn đô thị và 100% vào năm 2050, nhưng Việt Nam có nhiều tiềm năng để thực hiện lộ trình ADS, qua đó nhu cầu xe điện hai bánh tính theo năm vào năm 2025 cao hơn 1,5 lần so với kịch bản SPS và đạt đỉnh ở mức 1,6 triệu xe vào năm 2030. Lộ trình ADS khai thác đầy đủ tác động của xe điện hai bánh về khử các-bon giao thông đường bộ qua đẩy nhanh chuyển đổi, ở thời điểm xe hai bánh vẫn là lựa chọn chi phối trên thị trường bán xe.

## 2.4 Tác động đến nhu cầu điện

**Mặc dù chuyển sang sử dụng xe điện sẽ tạo nhu cầu điện tăng thêm và làm tăng phụ tải đỉnh của hệ thống, điều quan trọng là vấn đề này chưa được tính đến trong QHĐ8.** Được thông qua vào tháng 5/2023, nhưng QHĐ8 chưa tính đến phụ tải phát sinh trong quá trình chuyển sang sử dụng xe điện theo các kịch bản BAU về nhu cầu. Chính vì vậy, dự báo phụ tải đỉnh của hệ thống ở mức 90,5TW cho năm 2030 và thậm chí phụ tải đỉnh hệ thống trong “tình huống phụ tải cao” cho năm 2050 ở mức 209TW vẫn chưa bao gồm nhu cầu cho xe điện. Do mức độ cấp thiết của thông tin này để làm căn cứ ước tính phụ tải đỉnh, và tiếp theo để quy hoạch về nhu cầu sản xuất điện và mạng lưới, nghiên cứu này đã ước tính ra nhu cầu điện để sạc xe điện đến năm 2050 dựa trên: (i) số lượng xe điện được lưu hành, (ii) hoạt động đi lại (số km - phương tiện đi lại) của xe điện và (iii) hiệu suất năng lượng của pin xe điện và hiệu quả của mạng lưới truyền tải và phân phối.

**Mặc dù sạc xe điện dự kiến sẽ không gây áp lực lớn cho ngành điện Việt Nam trước năm 2030, nhưng tác động của nó sẽ tăng lên về sau.** Đến năm 2030, nhu cầu sạc xe điện thậm chí theo lộ trình tham vọng hơn của kịch bản ADS cũng chỉ đòi hỏi 2,1% điện cung ứng ngoài chỉ tiêu của QHĐ8, hoàn toàn có thể được đáp ứng qua tăng biên sản xuất điện thặng dư theo quy hoạch. Lý do là vì tỷ lệ chuyển sang sử dụng xe điện trong giai đoạn này chủ yếu dựa vào xe điện hai bánh, là phương tiện sử dụng pin nhỏ và nhìn chung dùng cho hành trình ngắn. Từ năm 2035 trở đi, sự gia nhập xe điện sẽ gồm các phân khúc xe hơi và phương tiện giao thông liên tỉnh thương mại,<sup>28</sup> dẫn đến hệ quả là nhu cầu sạc xe điện tăng mạnh. Đến năm 2045, nhu cầu phát sinh về sạc xe điện sẽ lớn hơn dự báo tình huống phụ tải cao trong QHĐ8 ở mức 13,5-16%, theo các lộ trình của kịch bản SPS và ADS, và tiếp tục tăng lên đến 22-28% vào năm 2050 (Bảng 2.5).

**Bảng 2.5. Nhu cầu sạc xe điện theo các kịch bản chuyển sang sử dụng xe điện khác nhau phát sinh tăng thêm cho dự báo về sản lượng trong QHĐ8 (GWh)**

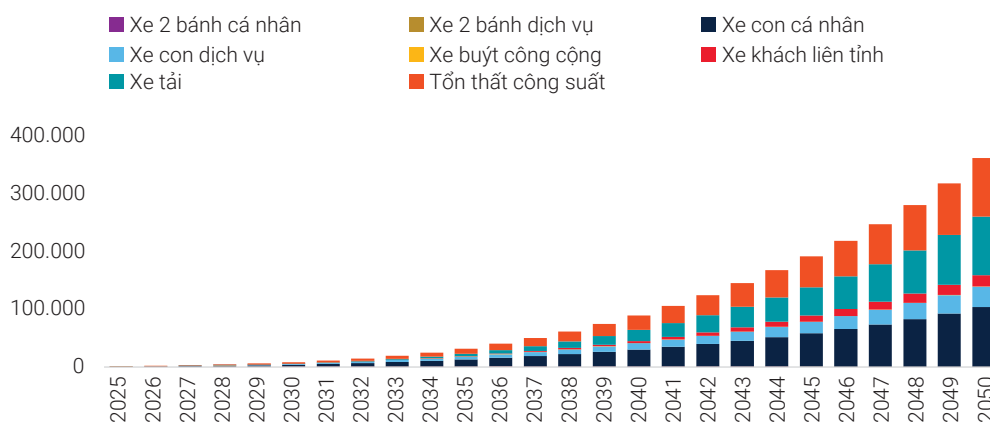
	2025	2030	2035	2040	2045	2050
<b>Dự báo sản lượng tình huống cao theo QHĐ8</b>	<b>378,320</b>	<b>566,990</b>	<b>800,870</b>	<b>1,022,740</b>	<b>1,208,050</b>	<b>1,378,520</b>
Nhu cầu sạc xe điện phát sinh trong kịch bản SPS so kịch bản BAU	670	6,040	26,140	76,270	164,240	303,090
% tăng thêm cho dự báo sản lượng tình huống cao theo QHĐ8	0.2%	1.1%	3.3%	7.5%	13.6%	22.0%
Nhu cầu sạc xe điện phát sinh trong kịch bản ADS so kịch bản BAU	1,980	12,100	42,190	99,860	190,730	391,390
% tăng thêm cho dự báo sản lượng tình huống cao theo QHĐ8	0.5%	2.1%	5.3%	9.8%	15.8%	28.4%

<sup>28</sup> Xe buýt/xe khách liên tỉnh, xe tải nhỏ, xe bán tải và bán tải kín.

**Nhu cầu sạc xe điện phát sinh sẽ dẫn đến tăng trưởng nguồn cung vào lưới điện ở mức 4,9% (CAGR 2035–2050) so với 3,7% theo dự kiến hiện nay trong QHĐ8.** Để đáp ứng nhu cầu ở mức đó, ngành điện cần nâng công suất mạng lưới bổ sung cao hơn so với QHĐ8 bình quân lần lượt ở mức 3-5% và 12-20% trong giai đoạn 2030-2045 và 2045-2050. Sau đó công suất truyền tải bổ sung phải tăng thêm 15% vào năm 2050 để điện khí hóa 100% cho giao thông đường bộ.

**Để giảm tác động của xe điện lên ngành điện, điều quan trọng là phải nâng hiệu suất pin và mạng lưới, đồng thời khuyến khích chuyển phương thức giao thông cho cả hành khách và hàng hóa về lâu dài.** Lộ trình theo kịch bản đẩy nhanh khử các-bon (ADS) đòi hỏi sản lượng điện phát sinh phải tăng 16% so với dự báo trong QHĐ8 đến năm 2045, trong đó 4% dành cho những tiêu hao trong quá trình phân phối, truyền tải và sạc pin. Đến năm 2050, tiêu hao sẽ chiếm 7% trong số 28% sản lượng điện tăng thêm theo yêu cầu (Hình 2.4). Để ứng phó với điều đó, cần có chính sách và đầu tư để xử lý tiêu hao trong quá trình phân phối và truyền tải cũng như sạc pin.

**Hình 2.4. Tổng nhu cầu sạc xe điện theo kịch bản SPS theo phân khúc phương tiện (GWh)**



Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới

**Đầu tư tăng thêm cho ngành điện để đáp ứng nhu cầu sạc xe điện cần tập trung vào tăng nguồn cung, bên cạnh tăng chi tiêu để nâng cao công suất lưới điện trong giai đoạn 2045–2050.**<sup>29</sup> Để tạo điều kiện chuyển sang xe điện theo mục tiêu, trong giai đoạn 2024-2030, Việt Nam cần đầu tư 6-9 tỷ US\$ cho ngành điện. Ngược lại, quốc gia đang chi tiêu 9 tỷ US\$ để nhập các sản phẩm xăng dầu riêng cho năm 2022, trong đó 85% (7,65 tỷ US\$) được dùng cho giao thông vận tải. Theo lộ trình đẩy nhanh khử các-bon (ADS), trong giai đoạn 2031-2050, Chính phủ cần đầu tư cộng dồn 280 tỷ US\$, trong đó riêng đầu tư phát sinh về công suất lưới điện phải lên đến 9 tỷ US\$ do phải triển khai mạnh

<sup>29</sup> Mô hình được xây dựng để xác định cơ cấu cung ứng điện tối ưu và sau đó là các khoản đầu tư cần thực hiện dựa trên nguyên tắc chi phí thấp nhất. Về mặt công nghệ, các nhà máy điện mới để đảm bảo cho nhu cầu vượt quá chỉ hạn chế ở điện gió trên bờ và điện mặt trời kết nối điện lưới, kết hợp với BESS và ICE nhằm nâng cao độ linh hoạt và bù đắp cho thiếu hụt vào buổi tối và ban đêm bằng điện được điều độ.

hạ tầng sạc. Nhu cầu này phát sinh vì cần các trụ sạc để hỗ trợ cho chỉ tiêu chuyển sang dùng xe điện, ước lên đến 800.000 xe vào năm 2030, 2,7 triệu xe vào năm 2040 và 6,3 triệu xe vào năm 2050. Xây dựng lưới điện thông minh cũng là yêu cầu hết sức quan trọng trong quá trình chuyển đổi sang xe điện để tạo điều kiện theo dõi phụ tải tốt hơn và cho phép sử dụng công nghệ truyền tải điện hai chiều giữa xe điện và lưới điện trong tương lai (Bảng 2.6).

**Bảng 2.6. Nhu cầu đầu tư cộng dồn để đáp ứng nhu cầu sạc xe điện theo các kịch bản SPS và ADS (tỷ US\$)**

Giai đoạn	SPS				ADS			
	GEN	TX+DX	Tổng	LCOE \$/MWh	GEN	TX+DX	Tổng	LCOE \$/MWh
2024-2030	6	0	6	101	8	1	9	79
2031-2040	59	0	59	90	63	0	63	77
2041-2050	200	0	200	81	209	9	218	71

*Nguồn:* Tính toán của Ngân hàng Thế giới

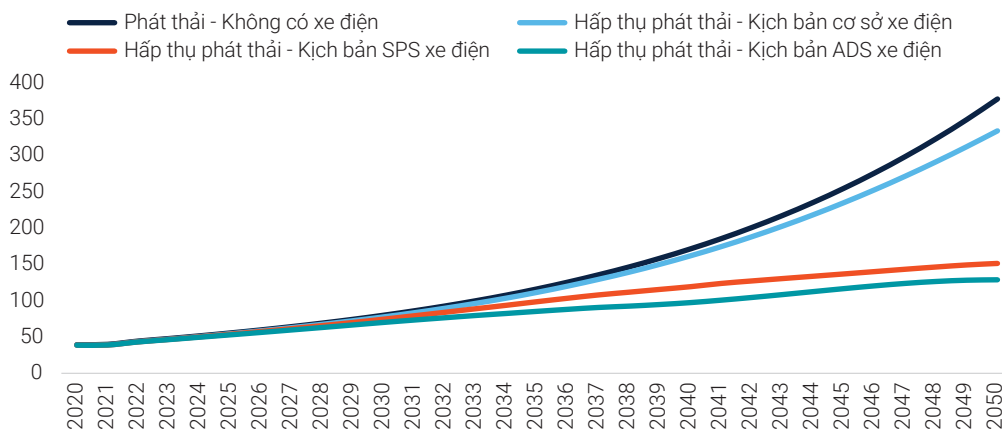
*Ghi chú:* GEN = Sản xuất; TX= Truyền tải; DX = Phân phối; SPV = Công nghệ pin điện mặt trời; LCOE - Chi phí điện quy dẫn; BESS = Hệ thống lưu trữ điện pin

**Thúc đẩy chuyển đổi mô hình giao thông hành khách và hàng hóa là cách để giảm đáng kể tổng nhu cầu sạc xe điện.** Khoảng một nửa (53%) tổng nhu cầu sạc xe điện trong giai đoạn 2035-2050 dự kiến thuộc về xe hơi điện cá nhân, xe tải nhỏ và xe chở hàng liên tỉnh, những phân khúc này sử dụng pin lớn và đi lại khoảng cách xa hơn xe điện hai bánh, khiến cho nhu cầu sạc lớn hơn nhiều so với xe điện hai bánh. Để duy trì nỗ lực khử các-bon trong ngành giao thông, Chính phủ cần chủ động chuyển đổi nhu cầu sử dụng xe hơi cá nhân sang sử dụng giao thông đại chúng chạy điện và sử dụng xe tải điện sang các phương tiện vận tải hàng hóa đường thủy. Chuyển đổi phương thức ở các phân khúc trên ở quy mô 35% vào năm 2050 sẽ giảm nhu cầu cung ứng điện bổ sung ở mức 9-11% theo các lộ trình SPS và ADS.

## 2.5 Tác động đến khí thải nhà kính

Mặc dù chuyển đổi sang xe điện có vai trò hết sức quan trọng nhằm đạt được mục tiêu phát thải ròng bằng không vào năm 2050, nhưng nó chỉ có vai trò hạn chế trong việc hoàn thành các mục tiêu Đóng góp do quốc gia tự quyết định (NDC) vào năm 2030.<sup>30</sup> Mức giảm khí thải nhà kính qua sử dụng xe điện đến năm 2030 khiêm tốn nhất cũng phải bằng 5,3 MtCO<sub>2</sub>eq theo kịch bản SPS, đóng góp được khoảng 8 và 15% cho chỉ tiêu giảm khí thải cho Đóng góp do quốc gia tự quyết định (NDC) đặt ra cho tổng ngành liên quan đến năng lượng, lần lượt theo các kịch bản SPS và ADS. Tác động hạn chế như vậy là do phần lớn xe điện vẫn là xe điện hai bánh vào năm 2030 (Hình 2.5).

**Hình 2.5. Lượng phát thải từ giao thông đường bộ đến năm 2050 theo ba lộ trình chuyển đổi (Mt CO<sub>2</sub>eq)**



Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới

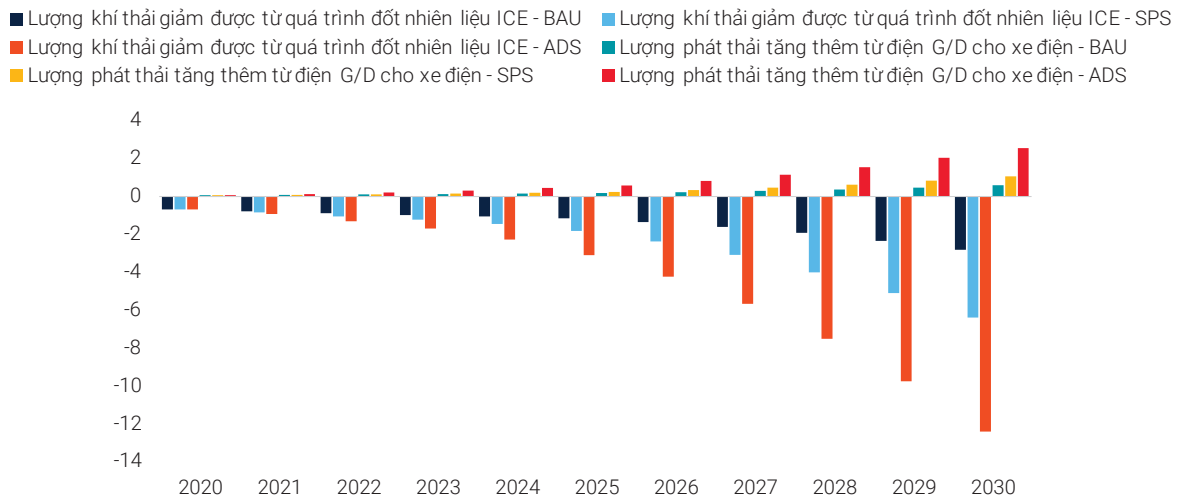
Sau năm 2030 và nhất là từ năm 2035, quy mô tác động giảm khí thải sẽ gia tăng nhanh chóng khi quá trình chuyển đổi sang xe điện sẽ chuyển dịch từ xe hai bánh sang xe hơi, xe tải và xe khách liên tỉnh. Giả sử toàn bộ các chỉ tiêu về chuyển sang sử dụng xe điện theo tuyên bố trong Quyết định số 876 trở thành hiện thực, tổng lượng giảm khí thải nhà kính đạt được qua chuyển đổi sẽ lên đến khoảng 226 MtCO<sub>2</sub>eq vào năm 2050, đóng góp 60% lượng giảm khí thải theo kịch bản ban đầu trong Đóng góp do quốc gia tự quyết định (NDC) về khí thải ngành giao thông vận tải. Theo kịch bản đẩy nhanh khử thải (ADS), tổng lượng giảm khí thải có thể cao hơn một chút ở mức 249 MtCO<sub>2</sub>eq, chiếm 66 lượng giảm thải so với số liệu ban đầu.

**Chuyển từ xe động cơ đốt trong sang xe điện có thể làm giảm khí thải đáng kể, ngay cả với các nguồn trong lưới điện hiện nay, do xe điện đem lại hiệu suất năng lượng cao hơn nhiều. Nếu cơ**

<sup>30</sup> NDC cập nhật năm 2022 của Việt Nam không đặt ra chỉ tiêu giảm khí thải cụ thể cho ngành giao thông vận tải, lượng khí thải giảm được tính cho ngành liên quan đến năng lượng. Chỉ tiêu khí thải nhà kính 2030 là 64,8 MtCO<sub>2</sub>eq trên cơ sở vô điều kiện và 227,0 MtCO<sub>2</sub>eq trên cơ sở có điều kiện so với số liệu ban đầu năm 2014 (là năm tỷ lệ sử dụng xe điện bằng không).

cấu nguồn điện lưới vẫn không thay đổi so với mức năm 2022, riêng chuyển đổi sang xe điện có thể đem lại lượng giảm phát thải ròng ở mức 2,2 triệu tấn CO<sub>2</sub>eq vào năm 2050 do xe điện có hiệu suất năng lượng cao hơn. Ngoài ra, nếu có thể hoàn thành xanh hóa lưới điện theo QHĐ8, chuyển đổi có thể dẫn đến giảm khí thải ròng ở mức 5,3 triệu tấn CO<sub>2</sub>eq vào năm 2050 (Hình 2.6). Chính vì vậy, lượng khí thải liên quan đến sản xuất, truyền tải và phân phối điện trong hệ thống điện nhằm phục vụ sạc xe điện có thể dễ dàng được bù lại bằng cách bớt sử dụng nhiên liệu hóa thạch ở các loại xe dùng động cơ đốt trong.

**Hình 2.6. Lượng khí thải khi chuyển đổi sang xe điện đến năm 2030, theo các kịch bản BAU, SPS, và ADS (MtCO<sub>2</sub>eq)**

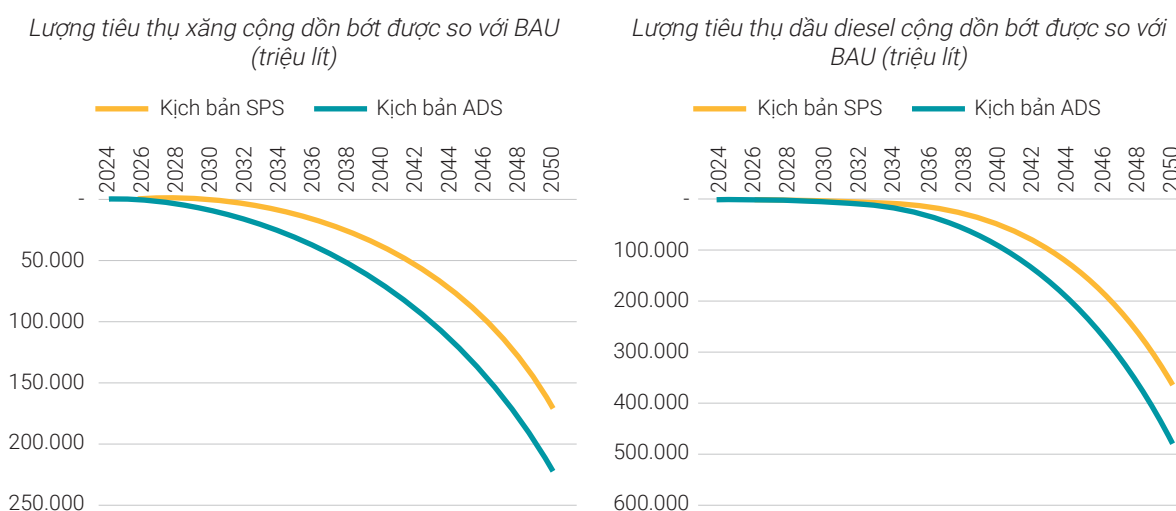


Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới

## 2.6 Tác động đến kinh tế

**Chuyển đổi sang xe điện có thể đem lại nhiều lợi ích kinh tế. Đó là tiết kiệm tiền nhập nhiên liệu và tạo việc làm trong các ngành nghề liên quan, đồng thời cải thiện an ninh năng lượng của Việt Nam cũng như khả năng chống chịu các cú sốc bên ngoài.** Bên cạnh bảo tồn môi trường, chuyển đổi sang xe điện sẽ đương nhiên giảm tiêu thụ xăng và dầu diesel - phần lớn phải nhập khẩu vào Việt Nam. Riêng trong phân khúc xe hai bánh, mức độ thâm nhập của xe điện như hiện nay đã bớt được khoảng 390 triệu lít xăng trong năm 2022. Đến năm 2050, nếu tính tương đương số thùng dầu thô, dự kiến con số bớt được cộng dồn sẽ lên đến 4.502 hoặc 6.224 thùng dầu thô lần lượt theo các kịch bản SPS và ADS. Với giá dầu thô quốc tế quốc tế hiện nay ở mức 80 US\$/thùng, con số chi tiêu cộng dồn tiết kiệm được sẽ là 360 tỷ US\$ theo kịch bản SPS và 498 tỷ US\$ theo kịch bản ADS, qua đó sẽ nâng cao khả năng chống chịu về kinh tế (Hình 2.7).

**Hình 2.7. Nhu cầu cộng dồn về xăng và dầu diesel được giảm bớt theo kịch bản SPS và ADS so với kịch bản BAU**

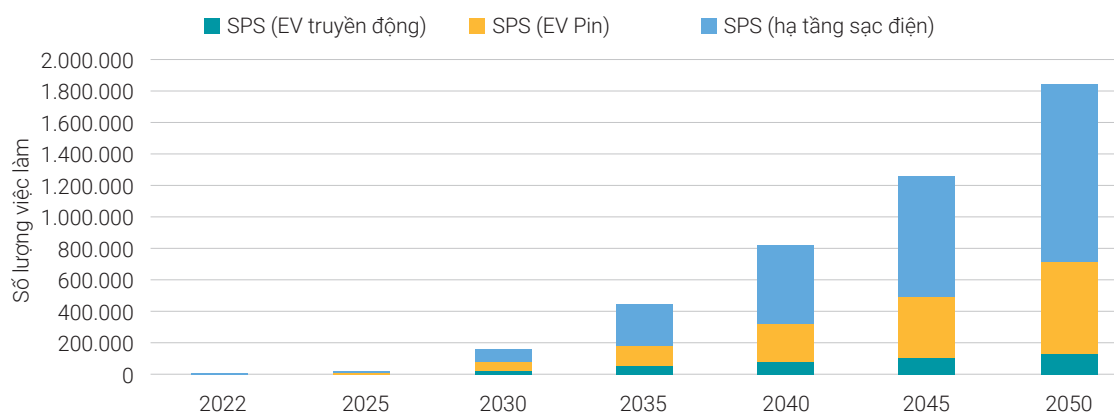


Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới

**Tạo việc làm cũng là lợi ích tiềm năng to lớn khi chuyển đổi sang sử dụng xe điện.** Việc làm mới được tạo ra trong các lĩnh vực chế biến, chế tạo cộng dồn đến năm 2050 có thể lên đến 6,5 triệu trong toàn bộ chuỗi giá trị xe điện, nhất là trong hạ tầng sạc xe điện (EVCI). Diễn biến tại thị trường xe điện trong nước dự kiến sẽ dẫn đến tăng trưởng đáng kể trong toàn bộ chuỗi giá trị xe điện, bao gồm sản xuất xe và pin cũng như hạ tầng sạc. Nhu cầu dự kiến tiếp theo sẽ là bảo trì và tái chế xe điện, mở ra thị trường lao động cho các vị trí việc làm mới. Riêng theo kịch bản SPS, chuỗi giá trị xe điện sẽ tạo ra 1,8 triệu việc làm đến năm 2050, trong đó 61% dự kiến được tạo ra trong lĩnh vực hạ tầng sạc xe điện (Hình 2.8).



**Hình 2.8. Việc làm tạo ra trong quá trình chuyển đổi sang xe điện theo kịch bản SPS**

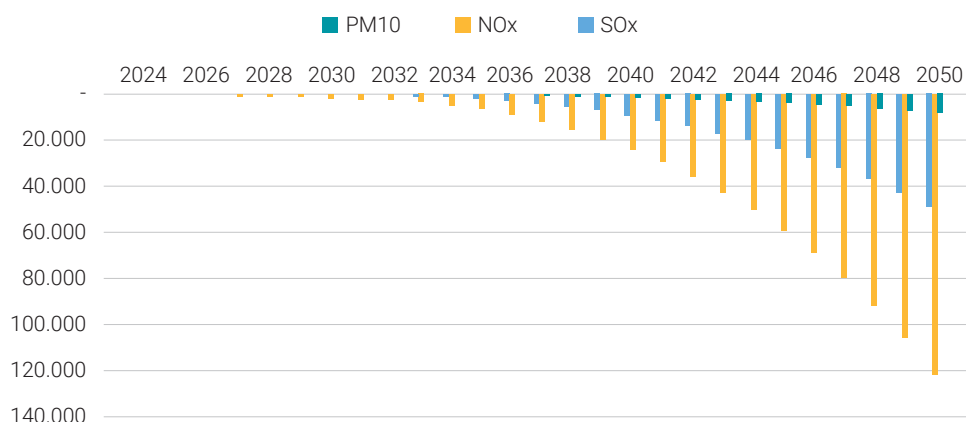


Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới

**Xử lý ô nhiễm không khí, qua đó giảm tổn hại cho môi trường tốn đến 30 triệu US\$ vào năm 2030 và 6,4 tỷ US\$ vào năm 2050, có thể được thực hiện qua chuyển đổi.**

Khí thải nhà kính của Việt Nam có liên quan đến ô nhiễm không khí độc hại, nhất là ở các trung tâm đô thị, vượt quá các ngưỡng an toàn theo Tổ chức Y tế Thế giới (WHO), và dự kiến góp phần dẫn đến 60.000 ca tử vong mỗi năm. Giao thông vận tải là lĩnh vực đóng góp quan trọng cho nguy cơ đó, một nghiên cứu của Ngân hàng Thế giới<sup>31</sup> ước tính giao thông vận tải đóng góp khoảng một phần tư ô nhiễm bụi mịn PM2.5 tại thành phố thủ đô. Thay thế xe động cơ đốt trong bằng các biến thể xe điện sẽ giúp giảm ô nhiễm đáng kể. Nếu thực hiện lộ trình theo kịch bản SPS để đạt tỷ lệ chuyển sang sử dụng xe điện vào năm 2030 (2050), Việt Nam có thể giảm được 302 (48.842) tấn khí thải sun-phát ô-xít (SOx), 1.857 (122.079) tấn khí thải ni-tơ ô-xít (NOx), và 181 (8.607<sup>32</sup>) tấn khí thải là bụi mịn (PM) (Hình 2.9).

**Hình 2.9. Ô nhiễm bớt được qua chuyển đổi sang xe điện theo kịch bản SPS (tấn)**



Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới

<sup>31</sup> Ngân hàng Thế giới. 2022. "Không khí sạch cho Hà Nội: Đòi hỏi những gì?".

<sup>32</sup> Khí thải là bụi mịn bớt được vào năm 2050 liên quan đến PM10.

## 2.7 Khuyến nghị chính sách

**Thực hiện chuyển dịch sang sử dụng xe điện, đòi hỏi sự thay đổi cơ cấu sâu rộng trên thị trường phương tiện giao thông của Việt Nam.** Điều này bao gồm chuyển đổi xu hướng đi lại và tiêu thụ năng lượng, tác động đến các bên liên quan và các phân khúc trong nền kinh tế. Hệ sinh thái xe điện cần được hình thành và xúc tiến trên nhiều mặt, đòi hỏi phải đẩy mạnh sản xuất và cung ứng xe điện, khuyến khích chuyển sang sử dụng xe điện, chuẩn bị cho ngành điện sẵn sàng và triển khai rộng mạng lưới sạc. Cuối cùng, yêu cầu đặt ra là phải hình thành bộ kỹ năng mới cho một bộ phận người lao động trong tương lai (Hình 2.10).

Hình 2.10. Hệ sinh thái để chuyển đổi sang xe điện



Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới

## Cơ cấu trong môi trường quản lý nhà nước

**Chuyển đổi sang sử dụng xe điện là quá trình phức tạp, liên quan đến nhiều ngành, đòi hỏi bước trước hết phải thành lập một cơ cấu quản trị liên bộ nhằm chỉ đạo những nỗ lực phối hợp trong toàn bộ hệ sinh thái.** Mặc dù chuyển đổi có hệ thống trên một quy mô như vậy đòi hỏi phải có sự tham gia của cả nhà nước và tư nhân, các tổ chức tài chính và người tiêu dùng cá nhân, nhưng gánh nặng lại nghiêng về phía Chính phủ nhằm phối hợp và tạo sự cộng hưởng tối ưu giữa các bên liên quan và trong nền kinh tế trong suốt giai đoạn chuyển đổi.

**Ban chỉ đạo liên bộ trực thuộc Văn phòng Chính phủ cần được thành lập, dưới sự chủ trì của hai bộ ngành.** Căn cứ vào thành phần trong hệ sinh thái xe điện và các nhiệm vụ đề ra, Bộ Giao thông Vận tải (Bộ GTVT) và Bộ Công thương (Bộ CT), Bộ Tài chính (Bộ TC), Bộ Kế hoạch và đầu tư (Bộ KH&ĐT) và Bộ Khoa học và Công nghệ (Bộ KH&CN) được xác định là những bộ ngành quan trọng để thúc đẩy chuyển đổi, còn Tập đoàn Điện lực Việt Nam là bên liên quan bổ sung quan trọng.<sup>33</sup> Để đảm bảo triển khai hiệu quả, các cấp chính quyền địa phương chịu trách nhiệm triển khai các chương trình xe điện cũng cần tham gia lập kế hoạch và ra quyết định. Các bên liên quan quan trọng khác - như các trung tâm nghiên cứu, hiệp hội ngành, và giới học thuật - nên được tham vấn trong quá trình định hình chính sách.

## Cải cách trong ngành giao thông liên quan đến chuyển đổi sang xe điện

**Bên cạnh những phân tích kỹ thuật, các khuyến nghị chính sách toàn diện cũng được xác định cho từng phân khúc giao thông chính đòi hỏi hạ tầng sạc cho các loại phương tiện giao thông.** Nội dung chính nhằm giải quyết những rào cản cho từng loại phương tiện được tổng hợp dưới đây:

- **Xe điện hai bánh:** 1) Xử lý những quan ngại về an toàn qua thiết lập các bộ tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật về pin sạc và kiểm thử sản phẩm, các tiêu chuẩn và thủ tục kiểm định xe điện hai bánh và pin xe. Hải hòa các tiêu chuẩn về sạc pin với các tiêu chuẩn về xây dựng và nhà ở để phục vụ sạc pin tại nhà. 2) Tạo nhu cầu về xe điện hai bánh qua cấm sử dụng xe máy có bàn đạp dùng động cơ đốt trong từ năm 2027 và xe mô-tô hai bánh từ năm 2030, bắt buộc chuyển sang sử dụng xe điện hai bánh thuộc sở hữu chính phủ làm xe ôm hai bánh, giao chỉ tiêu bắt buộc về doanh số bán xe điện hai bánh lên lần lượt 40 và 80% vào năm 2025 và 2030 tại các địa bàn đô thị, lần lượt 20 và 50% vào năm 2025 và 2030 tại các địa bàn ngoài đô thị. 3) Giảm mức chênh giá xe điện hai bánh so với các biến thể dùng động cơ đốt trong qua vốn vay ưu đãi và các biện pháp ngoài chính sách tài khóa bao gồm lộ giới riêng, ưu tiên bãi đỗ và ưu đãi khi đăng ký xe. Để thực hiện lộ trình theo kịch bản ADS cho xe điện hai bánh, đòn bẩy chính là triển khai các hành động chính sách theo lộ trình của kịch bản SPS nhanh hơn và kiên quyết hơn, đặc biệt trong triển khai rộng các chính sách kích cầu và đẩy nhanh phát triển hạ tầng sạc và đổi pin.
- **Xe điện chở khách:** 1) Xử lý những quan ngại về an toàn và chất lượng của xe hơi chạy điện (e-PC) qua thiết lập các bộ tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật về sạc và pin cũng như các thủ tục về kiểm thử sản phẩm và tiêu chuẩn về kiểm định hàng năm. 2) Duy trì năng lực cạnh tranh về giá của xe hơi điện so với các đối thủ sử dụng động cơ đốt trong qua ban hành những ưu đãi tài chính ngoài chính sách tài khóa, như ưu đãi thuế, đối với người tiêu dùng và cung ứng sản xuất thiết bị gốc, trợ giá lãi suất cho vay ưu đãi, lộ giới riêng, ưu tiên bãi đỗ và ưu đãi khi đăng ký xe. 3) Tạo nhu cầu về xe hơi chạy điện qua cấm bán xe hơi động cơ đốt trong mới vào năm 2040, chính quyền bắt buộc chuyển sang xe hơi chạy điện và ban hành các tiêu chuẩn chặt chẽ về tiết kiệm nhiên liệu.
- **Xe buýt điện công cộng nội đô:** Đẩy nhanh chuyển sang sử dụng dịch vụ xe buýt điện nội đô qua:  
1) Đảo ngược tình trạng giảm sử dụng xe buýt nội đô qua triển khai ký hợp đồng theo kết quả công

<sup>33</sup> Khuyến nghị này được đưa ra trước khi có sự tái cấu trúc chính phủ hiện tại.

việc nhằm cải thiện dịch vụ, tối ưu hóa thiết kế tuyến xe buýt, dành riêng không gian trên đường để xe buýt hoạt động và hạn chế xe điện hai bánh dọc theo các hành lang dành cho xe buýt. 2) Thiết lập chính sách rõ ràng về chính thức chuyển sang xe buýt điện, bao gồm cấm dùng xe buýt mới chạy dầu diesel, xây dựng các khung hợp đồng về mua pin và bảo hành và triển khai cơ chế vận hành nhằm xử lý vấn đề về vận hành và bảo trì. 3) Triển khai các mô hình tài chính mới nhằm nâng cao tính khả thi của dịch vụ xe buýt điện nội đô, như triển khai thuê xe và tìm hiểu các phương án bảo lãnh.

- **Xe thương mại liên tỉnh:** Trong giai đoạn 2025–2030, thiết lập các tiêu chí đặc tả kỹ thuật về xe buýt, xe khách, xe tải chạy điện, đánh giá nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa đối với các dịch vụ xe buýt, xe khách và xe tải liên tỉnh nhằm xác định các tuyến và hành lang ưu tiên để phát triển mạng lưới sạc, thí điểm vận hành xe tải nhỏ chạy điện trong các dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc sở hữu của Chính phủ. Sau năm 2030, chú trọng triển khai trợ giá của Chính phủ nhằm đem lại lãi suất ưu đãi cho các khoản vay thương mại để mua xe tải chạy điện và xe buýt nhỏ chạy điện.
- **Hạ tầng sạc:** Trong giai đoạn 2025–2035, Chính phủ nên đẩy nhanh phát triển mạng lưới sạc công cộng. Trong giai đoạn 2025-2027, các mạng lưới sạc công cộng nên được ưu tiên tại năm thành phố loại đặc biệt (Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng, thành phố Hồ Chí Minh và Cần Thơ). Từ năm 2027-2030, trọng tâm là mở rộng mạng lưới sạc công cộng ra các địa bàn ngoài đô thị, và đẩy mạnh cường độ sau năm 2030 ở các địa bàn đô thị và ngoài đô thị để chuẩn bị cho một lượng lớn chuyển sang sử dụng xe hơi điện theo dự kiến sau năm 2035.

## Cải cách trong ngành điện liên quan đến chuyển đổi sang xe điện

**Trong chương này của báo cáo, chúng tôi tập trung chủ yếu những khuyến nghị chính sách liên quan đến ngành điện vì nó hết sức quan trọng trong điều kiện chưa chắc chắn về việc đưa các nguồn phụ tải liên quan đến xe điện vào QHĐB.** Để đảm bảo hệ thống điện sẵn sàng phục vụ sạc xe điện, một số bước sẽ cần được thực hiện (Bảng 2.7) không chỉ để cung ứng điện, mà còn phục vụ các yêu cầu của mạng lưới. Các giải pháp lưới điện nhỏ kết hợp với các giải pháp ngoài lưới, bao gồm lắp đặt điện mặt trời áp mái ở các trạm sạc công cộng để đưa phụ tải sạc xe điện ra khỏi lưới điện, có thể được áp dụng.

## Phát triển chuỗi cung ứng xe điện

**Để đảm bảo chuyển đổi sang xe điện hiệu quả, các chính sách hỗ trợ của Chính phủ cần tạo ra môi trường phát huy được tối đa tiềm năng của khu vực tư nhân trong những ngành, lĩnh vực liên quan.**

Quá trình chuyển đổi đòi hỏi tư nhân phải đầu tư phần lớn nhằm: 1) mở rộng quy mô chế tạo xe điện, 2) thiết lập các mạng lưới sạc và 3) tái chế pin. Tất cả các phân khúc đều đòi hỏi Chính phủ phải hỗ trợ đáng kể dưới hình thức ưu đãi trong và ngoài chính sách tài khóa bên cạnh các chính sách quy định hỗ trợ minh bạch nhằm đảm bảo các nhà đầu tư tư nhân được tiếp cận tài chính. Đây là điều hết sức quan trọng đối với hạ tầng sạc, vì kinh nghiệm quốc tế cho thấy trợ giá của Chính phủ có thể hiệu quả gấp sáu lần so với trợ giá mua xe điện. Cuối cùng, lĩnh vực tái chế pin còn mới mẻ ở Việt Nam đồng nghĩa

với việc Chính phủ cần đóng vai trò quan trọng để khuyến khích các thành viên thị trường hiện hành tham gia quản lý chất thải rắn. Những hành động trên cũng hết sức quan trọng để giảm chi phí xe điện tương quan với chi phí của phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch.

**Bảng 2.7. Các hành động chính sách khuyến nghị để ngành điện Việt Nam đảm bảo sẵn sàng**

	2024 - 2025	2025 - 2030	2030 - 2040	2040 - 2050
<b>Đưa nhu cầu về xe điện vào quy hoạch hệ thống điện</b>	<b>Chủ trì: Bộ CT   Hỗ trợ: EVN</b>			
Đưa tác động dự báo về sạc xe điện vào hệ thống điện trong đợt cập nhật QHD tiếp theo.				
<b>Triển khai các chính sách tạo điều kiện sử dụng sạc thông minh</b>	<b>Chủ trì: Bộ CT   Hỗ trợ: EVN</b>			
Ban hành giá điện chênh lệch để khuyến khích sạc tại mạng lưới sạc công cộng và sạc ngoài giờ cao điểm.				
Triển khai chính sách ưu đãi để khuyến khích lắp đặt sạc thông minh và tạo điều kiện sạc ngoài giờ cao điểm / sạc sau.				
Ban hành các chính sách hỗ trợ để khuyến khích phát triển điện mặt trời sau đồng hồ đo điện tại các trạm sạc công cộng nhằm hỗ trợ cung ứng điện cho sạc xe điện.				
<b>Chuẩn bị cho ngành điện ứng phó với tác động về sạc xe điện trong thời gian tới</b>	<b>Chủ trì: Bộ CT   Hỗ trợ: EVN và Bộ TC</b>			
Triển khai cải cách về giá điện để thu hồi đầy đủ chi phí đầu tư cần thiết nhằm nâng cấp hệ thống điện phục vụ xe điện.				
Nâng mức đầu tư theo quy hoạch về sản xuất cung ứng điện, có xét đến nhu cầu sạc xe điện.				
Nâng mức đầu tư theo quy hoạch về công suất mạng lưới truyền tải và phân phối điện để đáp ứng phụ tải đỉnh tăng thêm trong hệ thống do sạc xe điện.				
Tiếp tục đầu tư cải thiện hiệu suất mạng lưới điện để giảm thất thoát trong phân phối và truyền tải.				
<b>Tìm hiểu các phương án thay thế để giảm tăng nhu cầu đột biến cho sạc xe điện sau năm 2035</b>	<b>Chủ trì: Bộ GTVT   Hỗ trợ: Bộ KH&amp;ĐT, Bộ TC</b>			
Thúc đẩy chuyển đổi phương thức cho nhu cầu giao thông: (i) chuyển từ xe hơi cá nhân sang vận tải hành khách đại chúng trong đô thị và từ xe buýt thương mại liên tỉnh sang đường sắt; và (ii) từ dùng xe tải sang vận tải đường sắt và đường thủy đối với vận tải hàng hóa liên tỉnh				







63 Ly Thai To, Ha Noi  
Tel: (84-24) 3934 6600  
Fax: (84-24) 3935 0752  
Email: [vietnam@worldbank.org](mailto:vietnam@worldbank.org)  
Website: [www.worldbank.org.vn](http://www.worldbank.org.vn)