



CHỨNG KHOÁN GUOTAI JUNAN (VIỆT NAM)
GUOTAI JUNAN SECURITIES (VIETNAM)

BÁO CÁO NGÀNH

NGÀNH Ô TÔ VÀ XE MÁY

VIỆT NAM



I. THỊ TRƯỜNG Ô TÔ VIỆT NAM



II. THỊ TRƯỜNG XE ĐIỆN VIỆT NAM



III. DOANH NGHIỆP VÀ CỔ PHIẾU TRONG NGÀNH



I. THỊ TRƯỜNG Ô TÔ VIỆT NAM

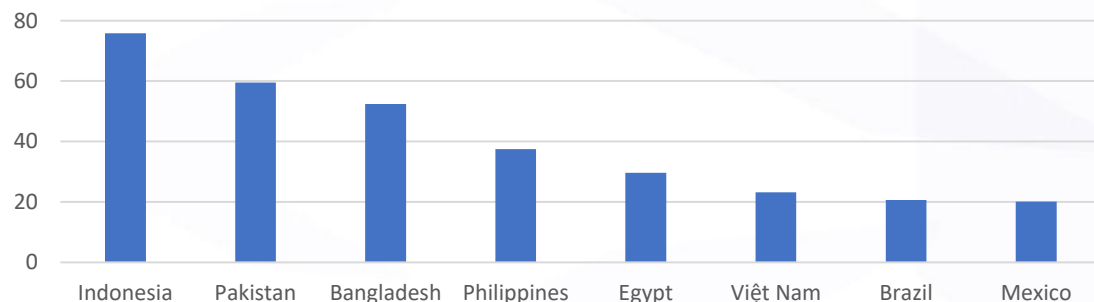
Thị trường ô tô Việt Nam duy trì xu hướng tăng trưởng nhờ:

- Tỷ lệ gia tăng tầng lớp trung lưu tại Việt Nam và xu hướng sử dụng ô tô tăng
- Xu hướng sử dụng phương tiện cá nhân vẫn còn cao
- Chính sách thuận lợi tạo điều kiện cho cá nhân sở hữu ô tô: thuế nhập khẩu giảm (nhờ các hiệp định thương mại); ưu đãi chính sách lệ phí trước bạ (không định kỳ); chính sách ưu đãi với xe thuần điện (BEV).
- Sự tham gia của các thương hiệu và sản phẩm mới với nhiều lựa chọn và mức giá cạnh tranh.
- Tuy nhiên trong ngắn hạn, thị trường gặp khó khăn nhất định, đặc biệt tại phân khúc xe sang.

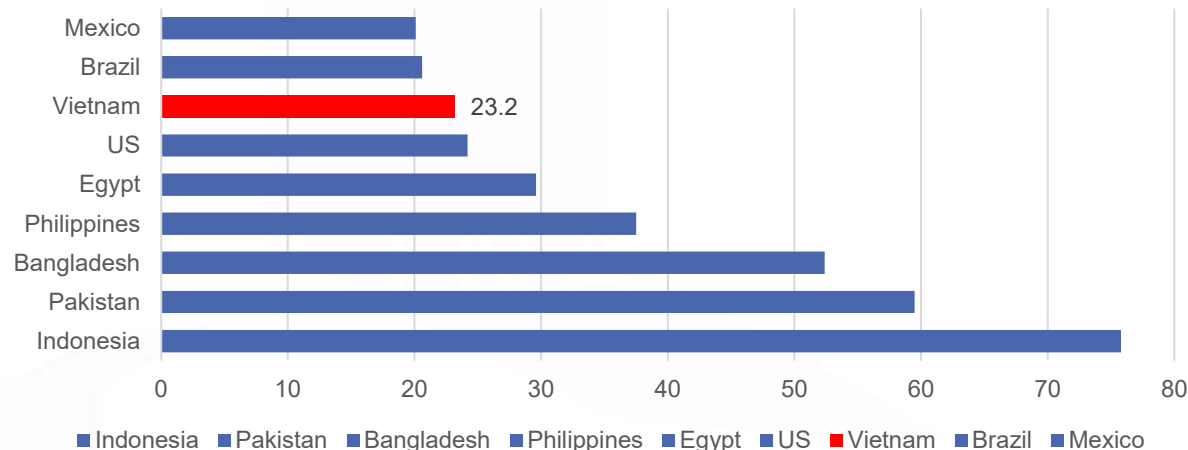


Thu nhập và tầng lớp trung lưu gia tăng tạo tiền đề cho nhu cầu xe ô tô riêng

Tăng trưởng tầng lớp trung lưu 2020-2030F (triệu người)



Economies with fastest-growing middle class population



- Thu nhập bình quân đầu người của Việt Nam tăng**, với 4,620 USD/người/năm vào năm 2024 và dự kiến đạt 4,900 USD/người/năm vào năm 2025 và hướng tới mức thu nhập bình quân 7,500 USD/người năm 2030. Sức mua tại Việt Nam trong 2024-2025 đang tăng trở lại, đặc biệt ở các nhóm ngành hàng bền như ô tô, xe máy và hàng điện tử.
- Tầng lớp trung lưu gia tăng nhanh.** Theo World Data Lab, Việt Nam sẽ có thêm 23.2 triệu người thuộc tầng lớp trung lưu vào năm 2030, đứng thứ 7 trong nhóm 9 quốc gia tăng nhanh nhất. Theo Báo Lao động, tầng lớp trung lưu chiếm khoảng 17% dân số vào năm 2024 và dự kiến sẽ tăng lên 26% vào năm 2026, tạo ra những cơ hội đáng kể cho các doanh nghiệp. Mức tăng thu nhập đi kèm với xu hướng tiêu dùng cá nhân hóa cao hơn, ưu tiên sản phẩm có giá trị và thương hiệu – thúc đẩy doanh số ngành ô tô và xe máy cao cấp.

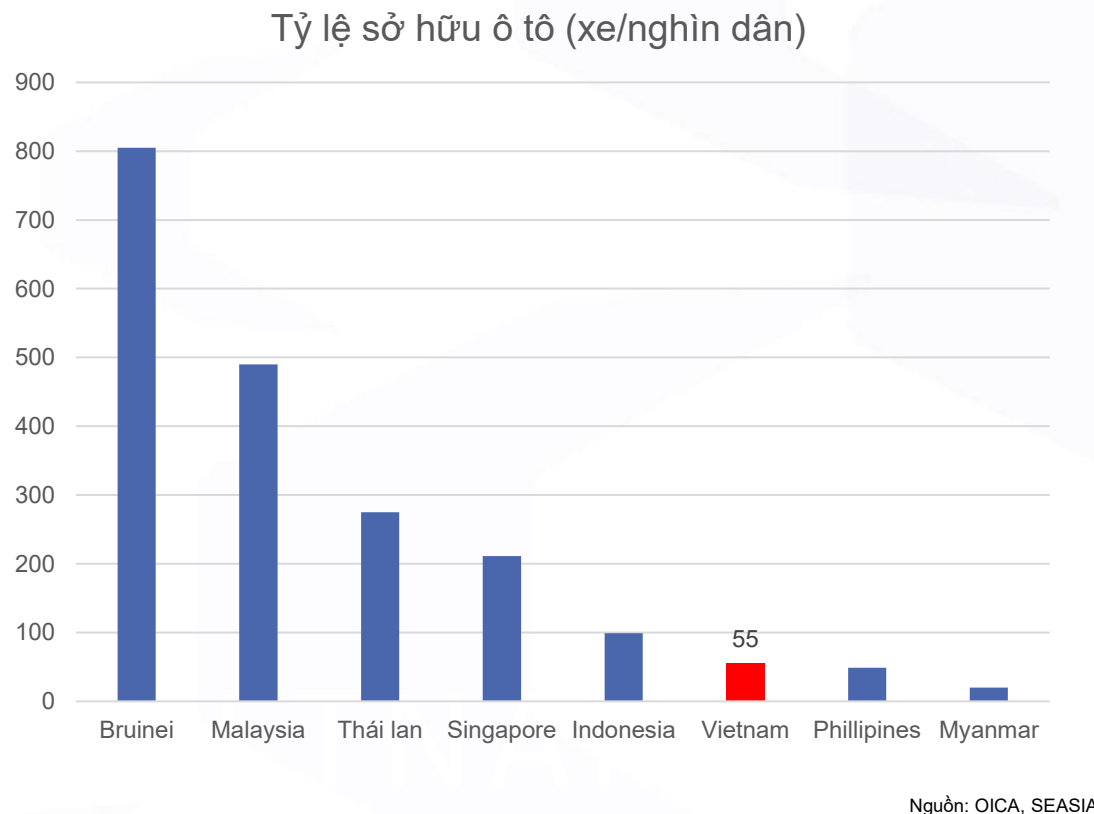


Nguồn: BMI, BCG, GTJASVN

Open account in 3 minutes
(Hotline: 024 3577 9999)



Tỷ lệ sở hữu ô tô tại Việt Nam thấp so với các nước trong khu vực



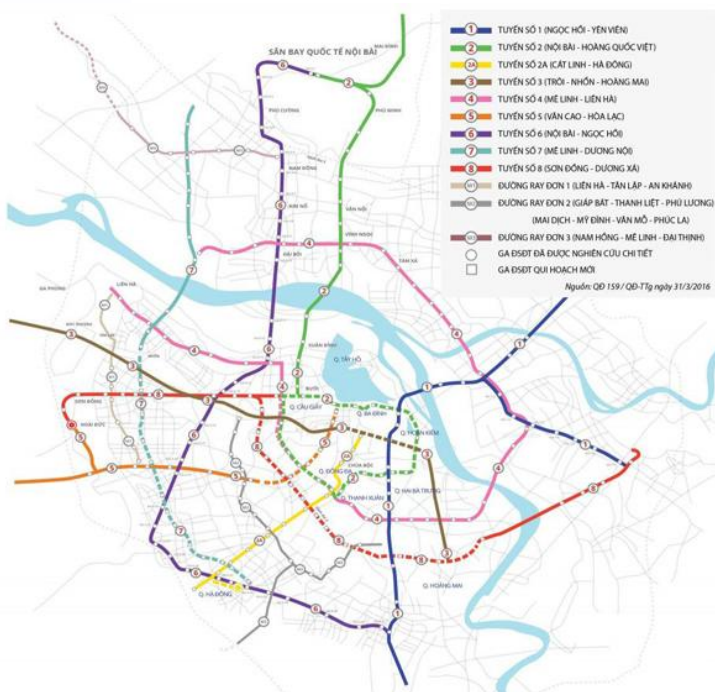
- Việt Nam đang xếp thứ 6 trong khu vực về tỷ lệ sở hữu ô tô (khoảng **55 xe/1000 dân**), thấp hơn nhiều so với các nước ASEAN khác, nhưng có thể cho thấy nền kinh tế Việt Nam đang trong giai đoạn **"motorization"** – bước đầu từ giai đoạn tỷ lệ xe thấp sang tỷ lệ tăng nhanh. Với thu nhập cải thiện, chính sách ưu đãi, và mục tiêu đạt 1 triệu xe bán ra mỗi năm vào 2030, Vietnam sẽ tiếp tục duy trì tốc độ tăng trưởng sở hữu xe ô tô
- Trong khi đó, theo khảo sát dân số của Tổng cục Thống kê năm 2024, tính trung bình cả nước có **9% tổng số hộ gia đình có xe ô tô**, thuộc nhóm thấp nhất thế giới.
- Tại Việt Nam, nhu cầu mua ô tô hiện đến từ ba nhóm chính: (1) Gia đình trẻ có con nhỏ, ưu tiên sự an toàn và tiện lợi khi di chuyển; (2) Người thu nhập trung bình khá trở lên tại đô thị, xem ô tô như phương tiện thiết yếu thay vì tài sản xa xỉ; và (3) Người dân ở tỉnh thành có hạ tầng kết nối liên tỉnh phát triển, nơi việc tự di chuyển bằng xe riêng ngày càng phổ biến. Các yếu tố như giá xe ngày càng cạnh tranh, hỗ trợ tài chính dễ tiếp cận và ưu đãi thuế phí cũng góp phần mở rộng tệp khách hàng tiềm năng.



Phương tiện cá nhân được ưu tiên trong bối cảnh các dự án giao thông công cộng còn ít và triển khai chậm

Các dự án metro tại Việt Nam hiện đều chậm tiến độ, đội vốn và kéo dài nhiều năm. Đến nay, chỉ tuyến Cát Linh – Hà Đông đã hoạt động, còn lại phần lớn vẫn đang thi công hoặc chưa khởi công. Sự chậm trễ này khiến giao thông công cộng chưa đáp ứng được nhu cầu, buộc người dân tiếp tục phụ thuộc vào phương tiện cá nhân:

Sơ đồ các tuyến Metro Hà Nội cập nhật mới nhất



• Tại Hà Nội:

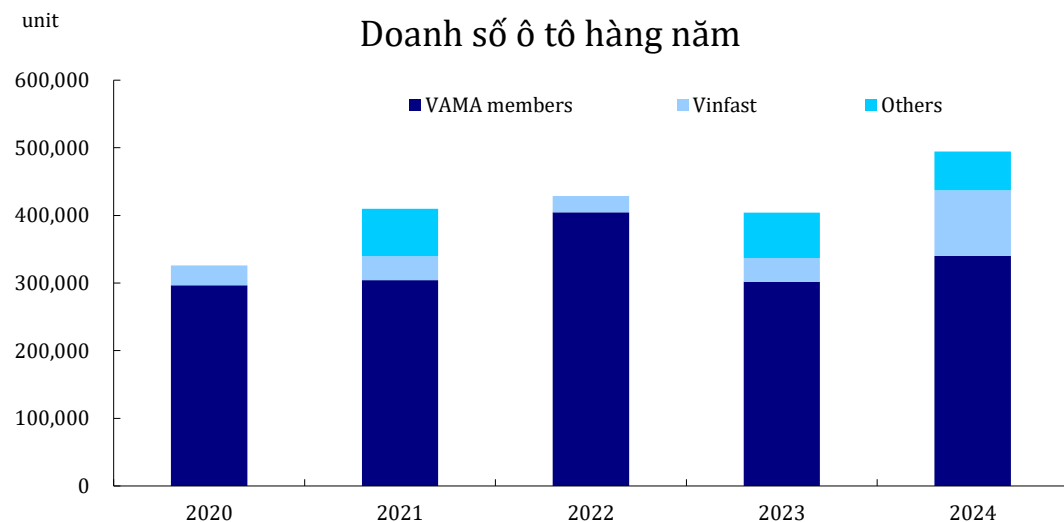
- Tuyến 2A (Cát Linh – Hà Đông): Đã đi vào hoạt động từ tháng 11/2021, là tuyến metro đầu tiên chính thức vận hành tại Việt Nam, tuy nhiên hiệu quả khai thác chưa cao do kết nối hạn chế và lượng hành khách còn thấp so với kỳ vọng.
- Tuyến 3 (Nhổn – Ga Hà Nội): Đến tháng 8/2024, phần trên cao dài 8.5 km đã bắt đầu vận hành. Phần còn lại (bao gồm đoạn ngầm) dự kiến hoàn thành toàn tuyến vào 2027–2028. Tuyến này chậm tiến độ nhiều năm so với kế hoạch ban đầu (hoàn thành năm 2022), thể hiện rõ khó khăn trong thi công hạ tầng ngầm đô thị.
- Chiến lược giao thông công cộng: Thành phố đang điều chỉnh quy hoạch, đề xuất chuyển từ BRT (bus nhanh) sang metro. Mục tiêu đến 2025 là đáp ứng 27–31% nhu cầu đi lại công cộng, tuy nhiên hiện tại tỷ lệ thực tế vẫn ở mức thấp (~10%). Kỳ vọng metro sẽ đóng góp 10–14% vào tổng thị phần vận tải công cộng đến 2030.

Tại TP. Hồ Chí Minh:

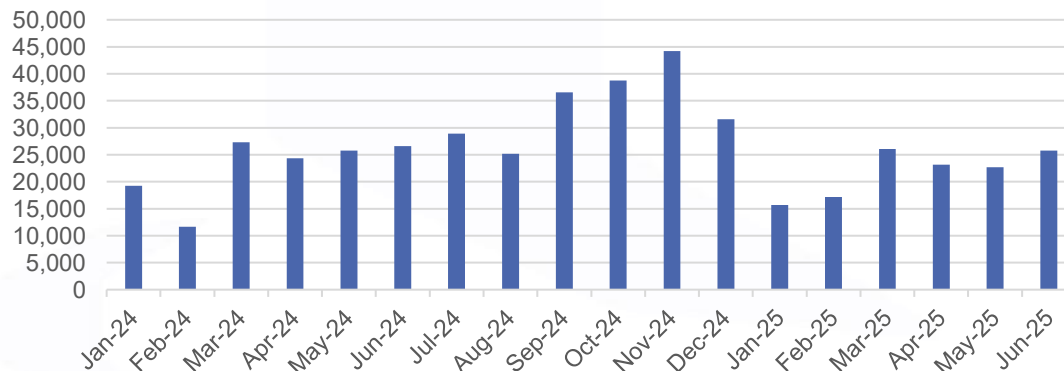
- Tuyến Metro 1 (Bến Thành – Suối Tiên): Đã đi vào hoạt động thương mại từ ngày 22/12/2024. Đây là bước tiến quan trọng sau nhiều năm trì hoãn.
- Tuyến Metro 2 (Bến Thành – Tham Lương): Hiện tại đang ở giai đoạn chuẩn bị khởi công, dự kiến vào cuối năm 2025, sau khi hoàn tất công tác giải phóng mặt bằng. Đây là tuyến có vai trò then chốt trong việc mở rộng mạng lưới metro về phía tây bắc thành phố.
- Quy hoạch dài hạn: Thành phố đặt mục tiêu đến 2040–2045 sẽ phát triển tổng cộng 6 tuyến metro và 3 tuyến monorail với tổng chiều dài hơn 149 km. Tuy nhiên, phần lớn hiện vẫn đang nằm ở giai đoạn quy hoạch hoặc chưa có vốn và tiến độ cụ thể.



Tiêu thụ ô tô nửa cuối năm 2025 dự báo khởi sắc, nâng tổng doanh số cả năm tăng 12%yoy



Monthly auto sales of VAMA members (1/2024 - 6/2025)

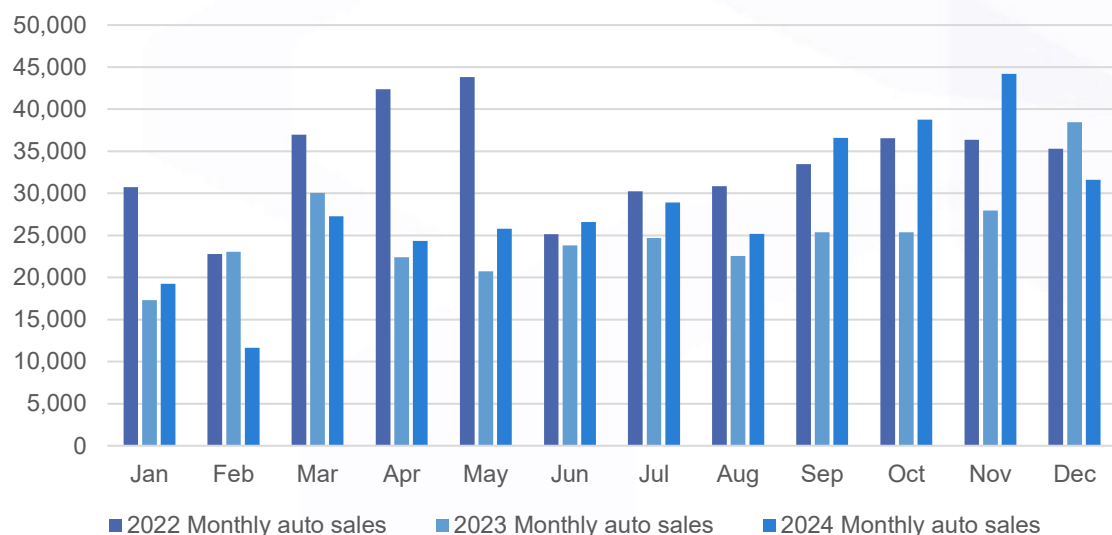


- Giai đoạn 2020–2024 ghi nhận biến động mạnh trong tiêu thụ ô tô tại Việt Nam. Sau khi sụt giảm trong năm 2020–2021 do ảnh hưởng của đại dịch và gián đoạn chuỗi cung ứng, thị trường phục hồi mạnh mẽ năm 2022 với hơn 404,000 xe tiêu thụ, mức cao kỷ lục. Tuy nhiên, năm 2023 lại chứng kiến sự suy yếu do tác động của lãi suất cao, sức mua yếu và kết thúc chính sách hỗ trợ phí trước bạ. Sức mua năm 2024 suy giảm mạnh trong nửa đầu năm tuy nhiên bật tăng mạnh những tháng cuối năm nhờ chính sách hỗ trợ giảm lệ phí trước bạ.
- Trong năm 2025, thị trường chứng kiến sự suy yếu mạnh trong doanh số xe bán ra. Các phân khúc được dự đoán hỗ trợ tăng trưởng của các hãng xe dự kiến sẽ là phân khúc xe phổ thông, tầm trung và xe xanh. Trong khi đó, phân khúc xe sang gặp nhiều khó khăn.
- Các chính sách hỗ trợ xe điện như miễn lệ phí trước bạ đến 2027, ưu đãi thuế tiêu thụ đặc biệt và đầu tư hạ tầng đang thúc đẩy nhu cầu chuyển dịch.
- Bộ công thương dự báo doanh số bán xe ô tô cả năm 2025 đạt khoảng 600,000 xe, tăng 12%yoy. Tuy nhiên, dựa vào số liệu doanh số của VF trong nửa đầu năm (động lực tăng trưởng chính), con số kỳ vọng có thể thấp hơn.



Những thay đổi về mặt chính sách giúp cải thiện sản lượng tiêu thụ cả trong ngắn và dài hạn

Vietnam Auto sales volume ranking 2022 - 2024 (By maker, vehicle type)



Nguồn: Marklines

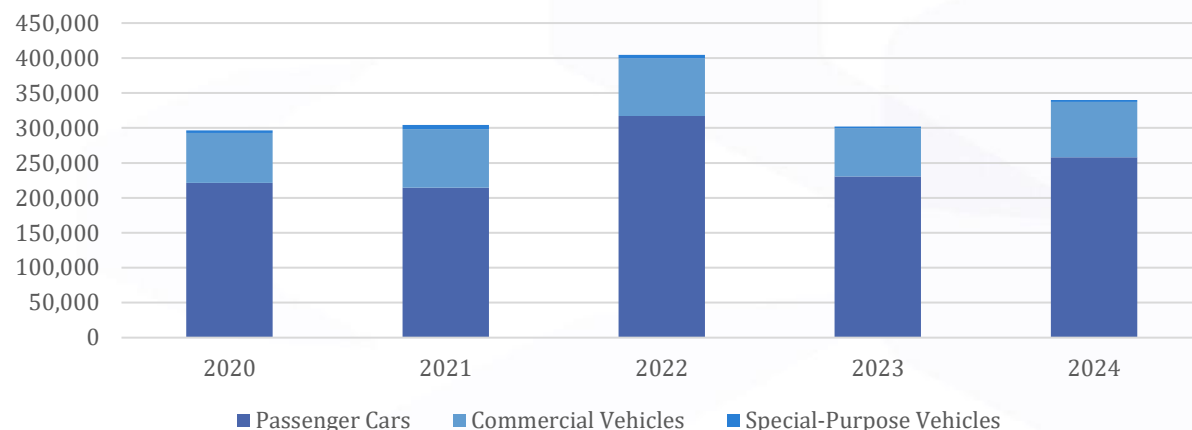
- Doanh số ô tô chịu ảnh hưởng một phần từ chính sách và thu nhập. Ví dụ trong giai đoạn thiếu vắng chính sách về **ưu đãi 50% lệ phí trước bạ** cho xe lắp ráp trong nước (đã hết hiệu lực từ 5/2022 và sau đó áp dụng chính sách trở lại từ Tháng 9-11/2024). Có thể thấy sự thay đổi về doanh số ô tô bị tác động trong giai đoạn có và không có chính sách ưu đãi. Theo VAMA, doanh số ô tô **nửa đầu 2024 giảm khoảng 35% so với cùng kỳ 2023** và **doanh số bật tăng mạnh trong giai đoạn có chính sách ưu đãi từ tháng 9-11/2024**. Chính sách miễn thuế nhập khẩu linh kiện CKD về 0% tiếp tục được duy trì nhằm hỗ trợ sản xuất trong nước. Tuy nhiên, tác động lên giá bán còn hạn chế do chi phí đầu vào khác vẫn cao.
- Trong vòng 5 năm tới, lộ trình cắt giảm thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc theo các hiệp định FTA như EVFTA, CPTPP, RCEP bắt đầu phát huy tác dụng rõ nét từ năm 2026. Mức thuế sẽ giảm dần về 0% tùy dòng xe và đối tác. **Khi thuế tiệm cận 0%, xe nhập khẩu sẽ có lợi thế cạnh tranh lớn về giá**, tạo áp lực lên các hãng lắp ráp nội địa. Do đó, các doanh nghiệp trong nước buộc phải **nâng tỷ lệ nội địa hóa** và tối ưu chuỗi cung ứng để duy trì thị phần.

Trong dài hạn, khi các hiệp định FTA có hiệu lực toàn phần, **thuế nhập khẩu ô tô** từ nhiều quốc gia (bao gồm Mỹ) về **mức 0%**, thị trường ô tô Việt Nam sẽ mở cửa hoàn toàn với hàng loạt mẫu xe nhập khẩu. Nếu không có chính sách hỗ trợ sản xuất phù hợp, ngành ô tô nội địa có nguy cơ mất lợi thế cạnh tranh trước làn sóng xe nhập khẩu. Tuy vậy, người tiêu dùng sẽ được hưởng lợi nhờ đa dạng sản phẩm và giá cạnh tranh hơn.

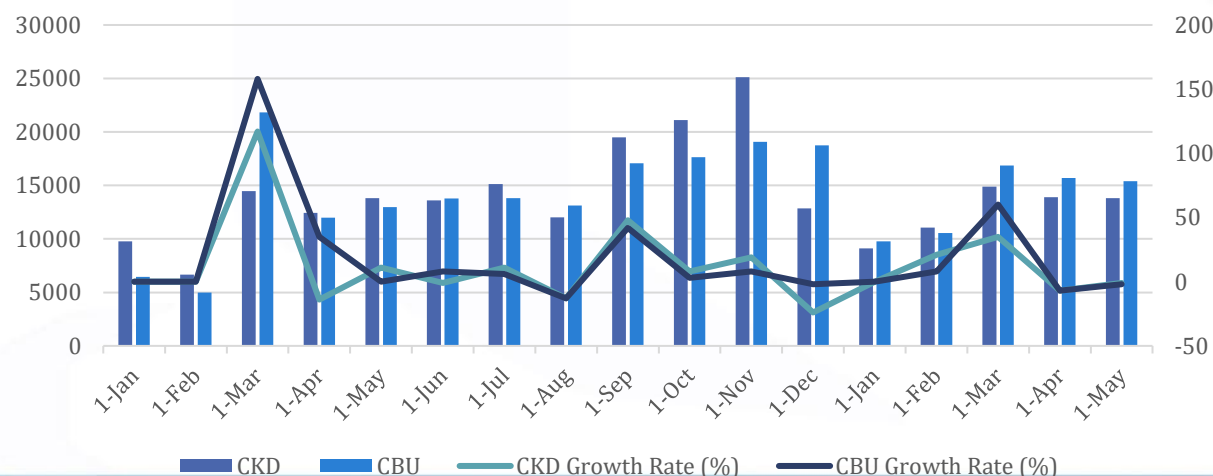


Nguồn cung ô tô tại Việt Nam

Tổng doanh số ô tô theo loại xe giai đoạn 2020 – 2024
(VAMA)



CKD & CBU Monthly Growth 2024 - 2025

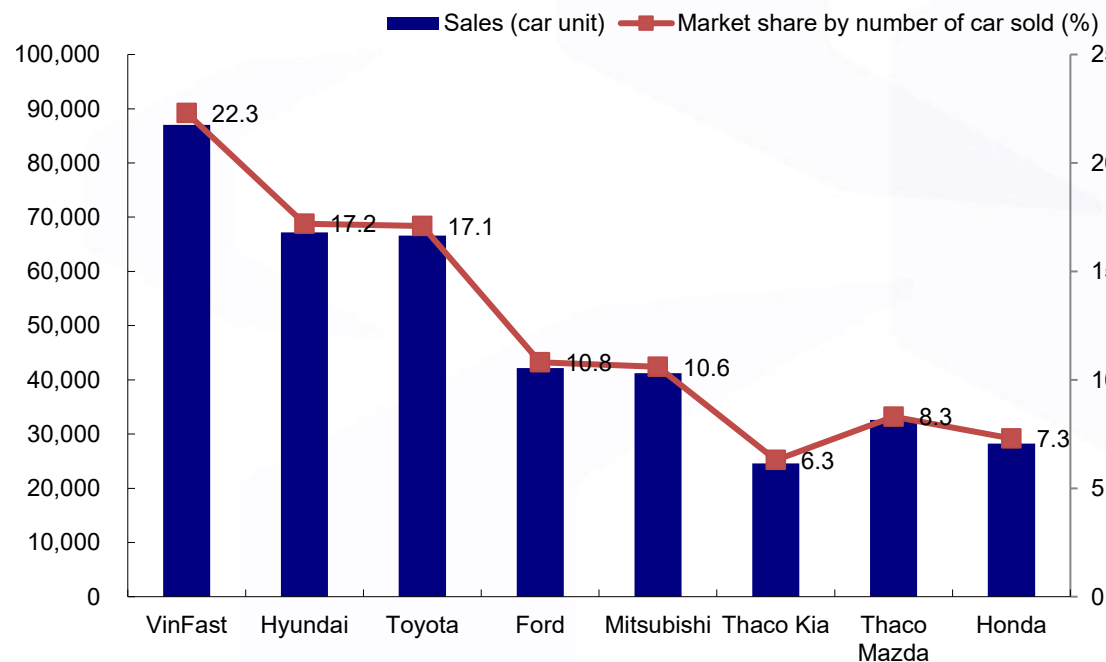


- Nguồn cung ô tô tại thị trường Việt Nam năm 2024 tiếp tục duy trì cấu trúc ba nguồn chính:** (i) ô tô của các thương hiệu nước ngoài được lắp ráp trong nước-CKD (như Hyundai, Toyota, Kia, Mazda, Ford...), (ii) ô tô nhập khẩu nguyên chiếc-CBU và (iii) ô tô của các thương hiệu nội địa, trong đó VinFast chiếm phần lớn. Trong bối cảnh kinh tế khó khăn, sức mua yếu, lãi suất cao và không còn ưu đãi phí trước bạ, sản lượng tiêu thụ toàn ngành nửa đầu 2024 giảm hơn 35% so với cùng kỳ 2023 (theo VAMA). Dù vậy, xe lắp ráp trong nước vẫn chiếm tỷ trọng lớn trong tổng cung, phản ánh nỗ lực nội địa hóa của các hãng.
- Xe lắp ráp trong nước chiếm khoảng 60% tổng tiêu thụ.** Các thương hiệu lớn vẫn giữ vị thế vững chắc nhờ hệ thống sản xuất ổn định. Trong khi đó, xe nhập khẩu giảm dần do chính sách điều tiết, chi phí logistics và tỷ giá tăng, nhưng vẫn quan trọng ở phân khúc cao cấp. Đáng chú ý, xe Trung Quốc (MG, Wuling, BYD, Chery...) đang mở rộng mạnh mẽ tại Việt Nam nhờ giá cạnh tranh, mẫu mã hiện đại, nhất là ở phân khúc xe điện, tạo áp lực lớn lên cả xe nhập khẩu từ ASEAN lẫn xe lắp ráp nội địa.
- Đồng thời, sự nổi lên của ô tô điện, cùng các chính sách khuyến khích tiêu dùng xanh từ chính phủ, sẽ dần tái cấu trúc lại thị trường theo hướng bền vững hơn.



Vinfast nhanh chóng vươn lên dẫn đầu thị trường về số lượng xe bán ra năm 2024-6M2025

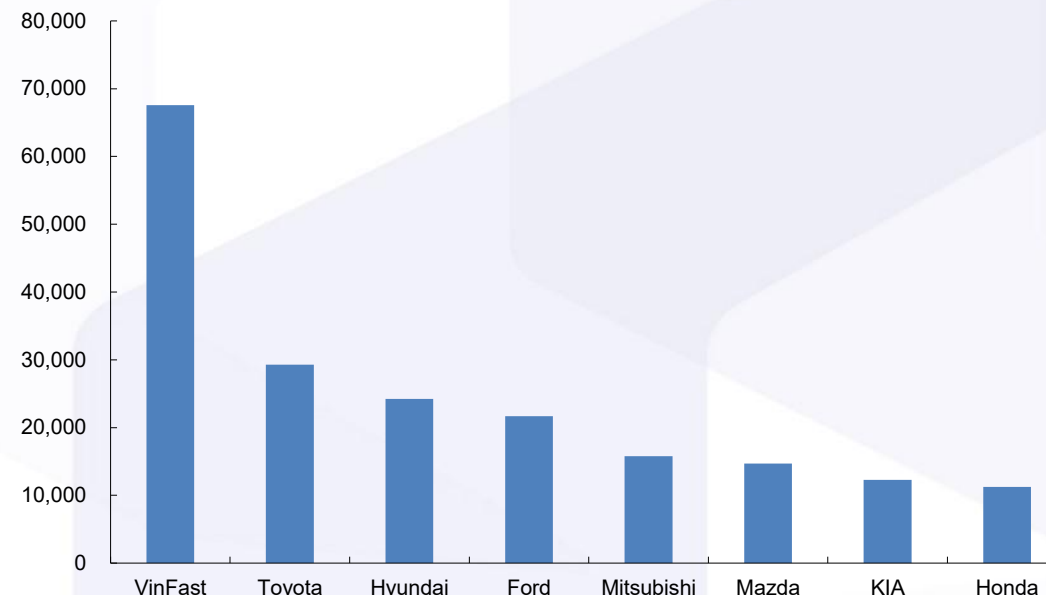
Unit, 2024



Doanh số xe của Vinfast tăng trưởng mạnh nhờ sự kết hợp của nhiều chính sách đồng bộ, trong đó có chiến lược hợp tác kinh doanh xe dịch vụ cũng như xe Xanh SM.

Trong năm 2024, Vinfast bán ra 87,000 xe điện với các dòng sản phẩm chủ lực VF3, VF5 và VF6. Trong khi đó, các thương hiệu xe lớn còn lại chủ yếu có doanh số đến từ các dòng xe xăng truyền thống, Hyundai với hơn 67 nghìn xe, giữ vị trí số 2 và Toyota với 66,576 xe, giữ vị trí thị phần số 3.

Unit, 1H2025



Trong nửa đầu năm 2025, thị trường xe có khoảng 254 nghìn xe được tiêu thụ, tăng hơn 95 nghìn xe so với cùng kỳ năm 2024 nhờ sức mua được kích thích từ các dòng xe mới cũng như chính sách giảm giá mạnh từ các hãng. Trong đó, VinFast duy trì vị thế số 1 với hơn 67 nghìn xe bán ra, Toyota đạt hơn 29 nghìn xe, tăng nhẹ trong khi một số thương hiệu Hyundai, Kia ghi nhận doanh số giảm so với cùng kỳ năm ngoái.

Nguồn: VinFast, VAMA, GTJAVN

Open account in 3 minutes
(Hotline: 024 3577 9999)



Xu hướng tiêu thụ ô tô truyền thống giai đoạn 2024 - 2025

- Có thể thấy các ưu đãi phí trước bạ và khuyến mãi cuối năm 2024 đã thúc đẩy mạnh mẽ sức mua ở cả hai phân khúc. Song song đó, những thay đổi tích cực trong chính sách thuế nhập khẩu, ưu đãi cho xe điện và phương tiện xanh từ giữa 2025 đã góp phần hỗ trợ đà phục hồi, đặc biệt ở phân khúc xe sang vốn chịu ảnh hưởng trực tiếp từ các chính sách nhập khẩu và xu hướng tiêu dùng cao cấp:

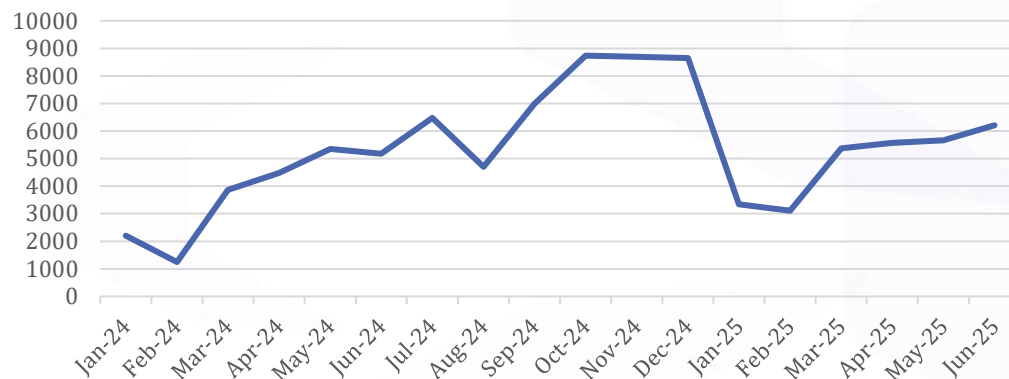
Xe tầm trung chiếm tỷ trọng lớn trong thị trường ô tô Việt Nam, doanh số ổn định ở mức cao và thường tăng mạnh vào các dịp cuối năm. Giai đoạn 7-11/2024 ghi nhận mức tăng trưởng đột biến, đạt đỉnh vào tháng 10-11/2024, chủ yếu nhờ nhu cầu mua sắm trước Tết và các chương trình ưu đãi phí trước bạ. Tuy nhiên, từ 12/2024 đến 2/2025, doanh số giảm rõ rệt do sức mua chậm lại sau Tết, trước khi phục hồi nhẹ từ quý II/2025.

Xe sang có quy mô nhỏ hơn nhưng biến động mạnh và nhạy cảm với yếu tố kinh tế - chính sách. Từ 8/2024, doanh số dần tăng, đạt đỉnh 11-12/2024 trước khi giảm sâu đầu 2025. Đáng chú ý, từ 4-6/2025, phân khúc này phục hồi rõ rệt, đặc biệt với Lexus và BMW+Mini, nhiều khả năng nhờ tác động tích cực từ chính sách giảm thuế nhập khẩu hoặc ra mắt các mẫu xe mới, kết hợp tâm lý tiêu dùng trở lại ở nhóm khách hàng cao cấp.



Doanh số xe hàng tháng giai đoạn 2024 – 6M2025

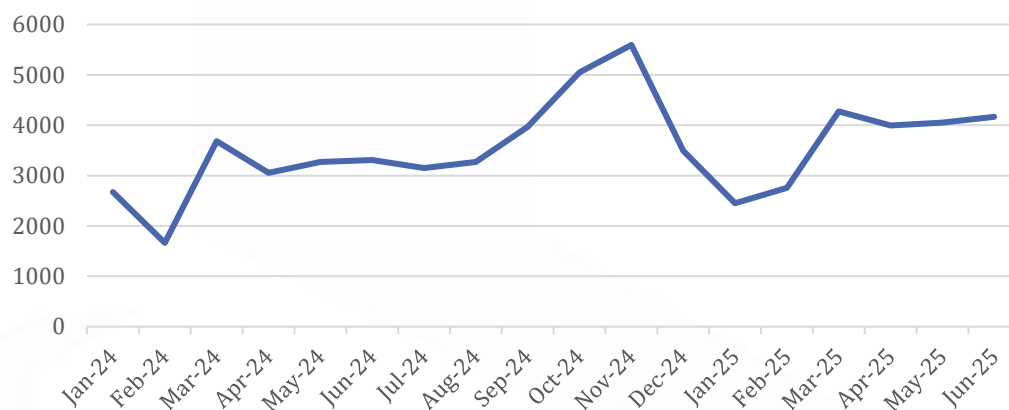
Toyota



Huyndai Thành Công



Ford



Mitsubishi



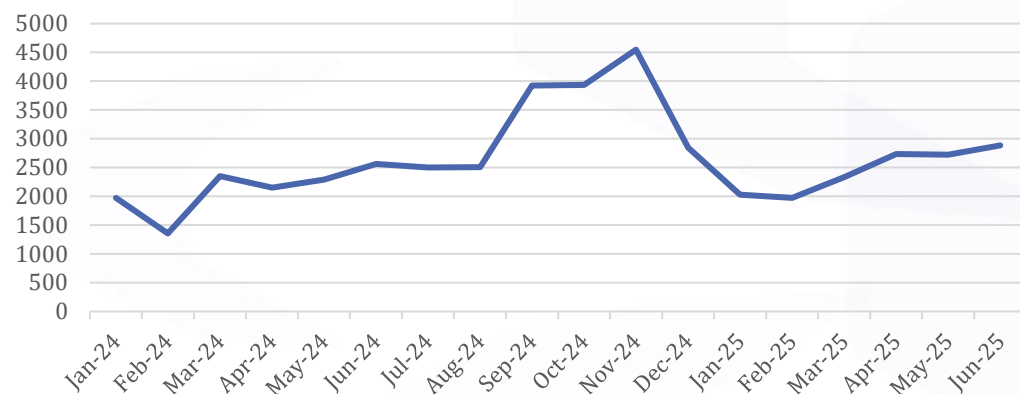
Nguồn: VAMA, GTJAVN

Open account in 3 minutes
(Hotline: 024 3577 9999)



Doanh số xe hàng tháng giai đoạn 2024 – 6M2025

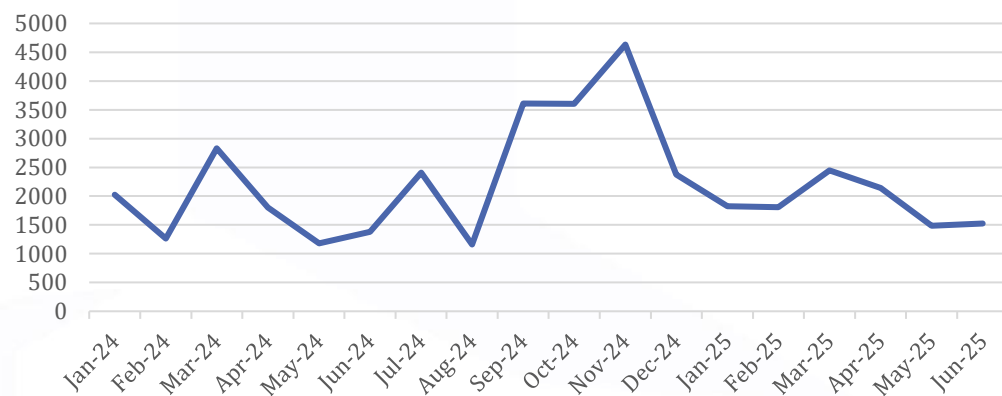
THACO Mazda



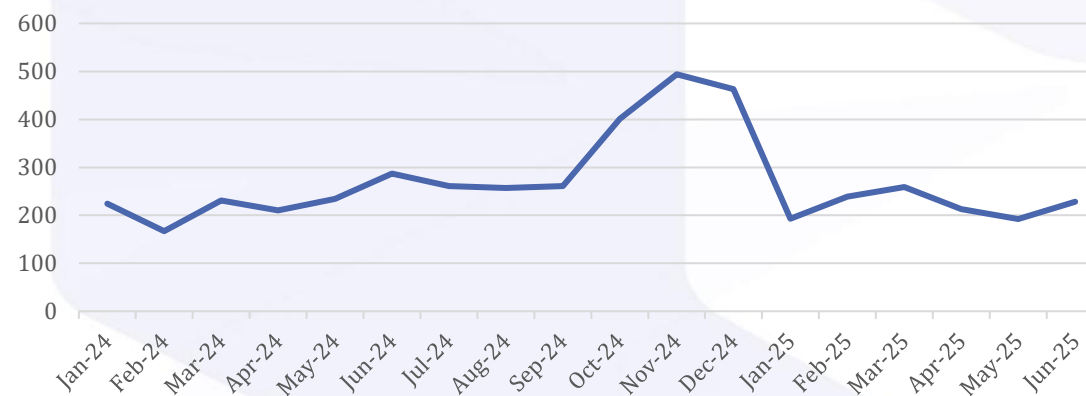
THACO Kia



Honda



Peugeot



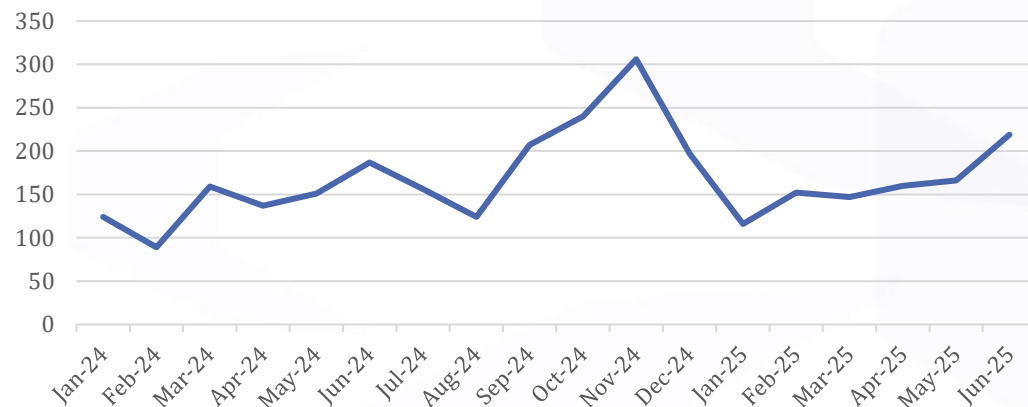
Nguồn: VAMA, GTJAVN

Open account in 3 minutes
(Hotline: 024 3577 9999)



Doanh số xe hàng tháng giai đoạn 2024 – 6M2025

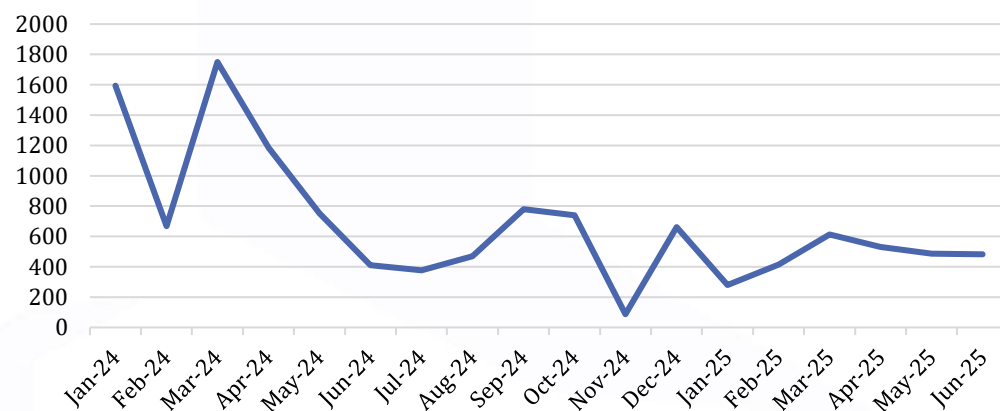
THACO Premium BMW+Mini



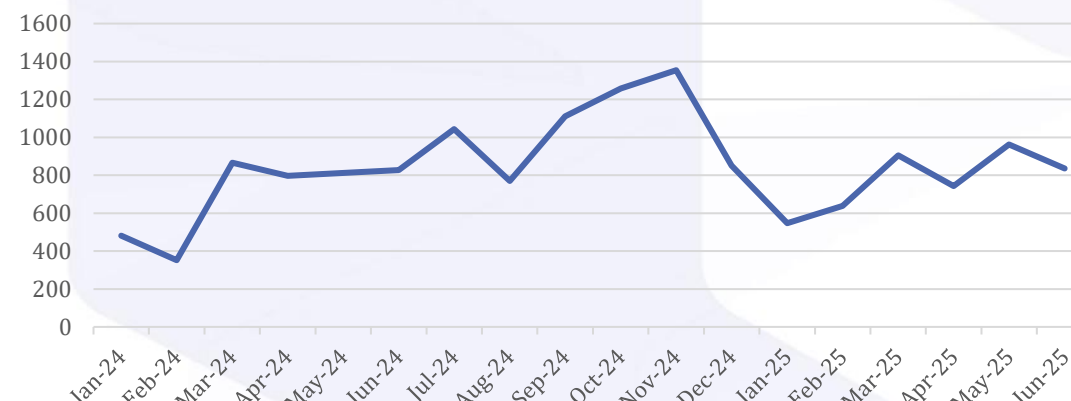
Lexus



Suzuki



Isuzu



Nguồn: VAMA, GTJAVN

Open account in 3 minutes
(Hotline: 024 3577 9999)



II. THỊ TRƯỜNG XE ĐIỆN TẠI VIỆT NAM

Triển vọng: *Tích cực*

2.1 Thị trường ô tô điện

2.2 Thị trường xe máy điện

- **Thay đổi hành vi và nhận thức người tiêu dùng:** sở thích ngày càng tăng với xe điện tiết kiệm nhiên liệu, xe tự lái và công nghệ giao tiếp giữa xe với xe.
- **Chính phủ khuyến khích chuyển đổi sang các sản phẩm thân thiện** với môi trường, giảm lượng khí thải nhiên liệu cùng chính sách ưu đãi
- **Sự vươn lên của nhà cung ứng nội** trong bối cảnh thị trường cạnh tranh
- **Hạ tầng trạm sạc được đầu tư tăng trưởng nhanh.** Tại Việt Nam, VinFast hiện là hãng đầu tư lớn nhất cho hạ tầng trạm sạc (khoảng 150,000). Ngoài VF, việc đầu tư trạm sạc của bên thứ ba hay các hãng khác còn khá ít ỏi.
- **Thị trường xe điện Việt Nam tiếp tục tăng trưởng**, nhờ vào xu hướng tiêu dùng và chính sách hỗ trợ. Theo dữ liệu từ VinFast, trong năm 2024, **xe ô tô điện chiếm khoảng 4.5%** tổng doanh số ô tô toàn thị trường, với kỳ vọng tăng lên khoảng 10% vào năm 2025. Ở mảng **xe máy điện**, thị phần đã **vượt 10%** vào năm 2023 và đang tiếp tục mở rộng nhanh chóng.
- Theo Statista, các chuyên gia dự báo đến năm 2028, sẽ có khoảng **1 triệu xe điện** thông trên đường ở Việt Nam, với dự báo **đạt 3.5 triệu vào năm 2040**. VinFast được kỳ vọng tiếp tục dẫn đầu thị trường nhờ lợi thế địa phương và kế hoạch nội địa hóa 84% vào năm 2026, trong khi các hãng ngoại mang lại đột phá về công nghệ.



Quy định và Chính sách ưu đãi tạo đòn bẩy cho thị trường xe điện

Thị trường xe điện mở rộng nhờ động lực từ người dùng cá nhân và sự chuyển đổi ngành vận tải taxi tại Việt Nam:

- Chính sách ưu đãi: Nghị định số 51/2025/NĐ-CP sửa đổi điểm c khoản 5 Điều 8 Nghị định số 10/2022/NĐ-CP quy định về mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô điện chạy pin. Theo quy định mới, đối với ô tô điện chạy pin kể từ ngày 1/3/2025 đến hết ngày 28/2/2027 tiếp tục nộp lệ phí trước bạ lần đầu với mức thu là 0% (trước đó đã hưởng ưu đãi thuế 0% theo Nghị định số 10/22/NĐ-CP).
- Theo Quyết định 876 của Chính phủ, từ năm 2030, tại các đô thị, 100% taxi sẽ phải sử dụng điện, năng lượng xanh.
- Một số các chính sách không chỉ tạo động lực cho các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe điện mà còn nhằm thúc đẩy người dân tiêu thụ loại xe này có thể kể đến như: Miễn thuế nhập khẩu linh kiện với doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe điện không đủ điều kiện hưởng ưu đãi đầu tư (Quyết định 229/QĐ-TTg). Bên cạnh đó, Nhà nước cũng tích cực tạo điều kiện xây dựng hạ tầng trạm sạc và đăng kiểm theo thông tư 02/2023/TT-BGTVT quy định tiêu chuẩn về trạm sạc và đăng kiểm xe điện nhằm hỗ trợ hoàn thiện hệ sinh thái. Quy hoạch Điện VIII và các chính sách ưu tiên đầu tư năng lượng tái tạo góp phần ổn định nguồn cung cho hạ tầng trạm sạc trong tương lai.

Song song với đó, về mặt chính sách được nhận định vẫn còn chưa thực sự “bung”:

- So với các nước trên thế giới, hiện các chính sách ưu đãi, khuyến khích phát triển xe điện tại Việt Nam chưa thực sự hấp dẫn các nhà đầu tư. Ngoài ưu đãi thuế trước bạ, hiện xe điện tại Việt Nam mới chỉ nhận được ưu đãi về thuế suất tiêu thụ đặc biệt ở mức 15%, thấp hơn so với xe chạy xăng, dầu thông thường (35%-50%). Vừa qua, Chính phủ đề xuất giảm 5-12% thuế tiêu thụ đặc biệt với ô tô điện chạy bằng pin trong 5 năm đầu sau khi sửa luật có hiệu lực. Tuy nhiên theo các chuyên gia trong ngành, mức thuế suất này chưa đủ tạo lực đẩy mạnh mẽ cho phương tiện xanh và kích thích nhà đầu tư.
- Hiện với các hãng xe có sản phẩm xe điện được lắp ráp trong nước như Hyundai Ioniq 5, Wuling Mini EV, linh kiện, phụ tùng phải nhập từ Hàn Quốc, Trung Quốc và không được ưu đãi thuế nhập khẩu 0% như linh kiện, phụ tùng nhập khẩu từ các quốc gia ASEAN (theo ATIGA). Điều này khiến cho giá thành của nhiều thương hiệu vẫn ở mức cao, tạo ra rào cản cạnh tranh với các dòng xe nội địa.
- Hiện các dòng xe thân thiện với môi trường thuộc phân khúc hybrid, dù đã tồn tại nhiều năm tại Việt Nam như Toyota Prius (2007), Toyota Corolla Altis 1.8HEV, Camry HEV, Corolla Cross 1.8HEV cũng không được hưởng ưu đãi lệ phí trước bạ như các mẫu xe thuần thiện BEV.





Hạ tầng trạm sạc ngày càng được xây dựng rộng rãi

Hãng/Đơn vị	Số điểm sạc tính đến năm 2024	Cổng sạc	Thị phần ước tính	Ghi chú
VinFast/V-Green	2,500 – 3,000 trạm công cộng	Trên 150,000 cổng	Trên 90%	Độ phủ song rộng rãi khắp cả nước, chủ yếu tập trung, không chia sẻ công nghệ với hãng khác
EV One (HCM)	40 trạm (Đang mở thêm đến 200)	--	Dưới 5%	Phát triển nhanh
EverEV (Hà Nội)	46 trạm công cộng	Trên 4,000 cổng	Dưới 5%	Cung cấp cả sạc gia đình và công cộng
PVN / PV Power	1 trạm thử nghiệm	--	Dưới 1%	Tập trung tại cây xăng và đô thị lớn
Các thương hiệu khác (Star Charge, GreenCharge, Autel, Eboost,...)	Vài chục trạm	--	Dưới 5%	Mạng lưới mở rộng nhưng quy mô nhỏ

- Hạ tầng trạm sạc xe điện tại Việt Nam đang có xu hướng phát triển mạnh mẽ, đặc biệt trong giai đoạn 2024-2025, với sự gia tăng đáng kể về số lượng và công suất. Dự kiến, mạng lưới trạm sạc sẽ phủ rộng hơn, đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của người dùng xe điện, hướng tới một tương lai giao thông xanh và bền vững.
- Hiện VinFast/V-Green đang dẫn đầu với hơn 150,000 cổng sạc đã phủ kín cả nước (63 tỉnh, mạng lưới quốc lộ, đô thị) và mật độ cao (15 cổng/10,000 dân, cao nhất Đông Nam Á). Mô hình nhượng quyền trạm sạc giúp mở rộng nhanh chóng, bổ sung gần 88,000 cổng trong năm 2024.
- Các đơn vị khác như EverEV, EV One, Charge Plus, EVN, PV Power, PVOIL... cũng đang tham gia phát triển trạm sạc công cộng và sạc nhanh, tuy nhiên mức độ triển khai còn lẻ tẻ. Dat Bike là hãng xe máy hiếm hoi ngoài VinFast đầu tư trạm sạc nhưng số lượng còn khiêm tốn và mới chỉ có ở TP HCM.
- Với số lượng trạm sạc nêu trên, Việt Nam được đánh giá là quốc gia có hạ tầng trạm sạc tiên tiến nhất khu vực, giúp tạo nền tảng vững chắc cho sự tăng trưởng thị trường xe điện trong thời gian tới.

Nguồn: V-Green, Báo Nhân dân

Open account in 3 minutes
(Hotline: 024 3577 9999)





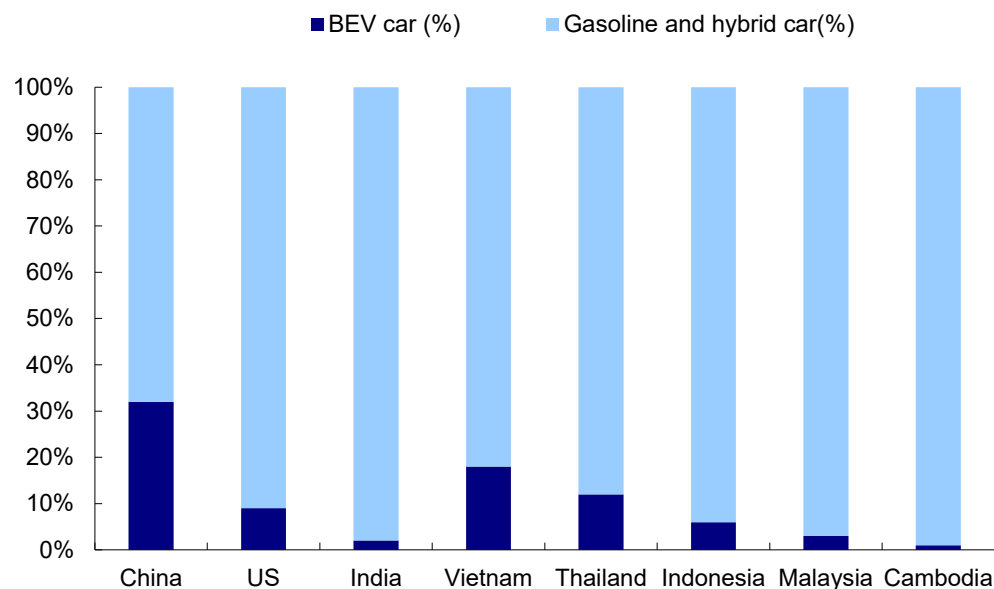
2.1 THỊ TRƯỜNG Ô TÔ ĐIỆN

Open account in 3 minutes
(Hotline: 024 3577 9999)



Kỳ vọng tăng trưởng 25% năm 2025 và 18%/năm giai đoạn 2025-2030

Tỷ trọng doanh số xe điện tại một số nước năm 2024



- Dự kiến với sự hỗ trợ từ mặt chính sách và nhu cầu mua xe tăng cao dịp cuối năm, doanh số xe điện và hybrid có thể đạt thị phần 25–30%, tương đương khoảng 150,000 xe bán ra trong năm 2025.
- Theo nghiên cứu thị trường của Mordorintelligence, quy mô thị trường xe điện Việt Nam ước tính đạt 2.93 tỷ USD vào năm 2025 và dự kiến sẽ đạt 6.69 tỷ USD vào năm 2030, với tốc độ tăng trưởng kép hàng năm (CAGR) là **18%** trong giai đoạn 2025-2030.
- Doanh số xe của Vinfast tăng trưởng mạnh nhờ sự kết hợp của nhiều chính sách đồng bộ, trong đó có chiến lược hợp tác kinh doanh xe dịch vụ cũng như xe Xanh SM. Trong khi đó, các thương hiệu xe điện đến từ Trung Quốc, sau khi giới thiệu một số mẫu xe thuần điện, trước sự áp đảo của VinFast, đặc biệt là bất lợi về trạm sạc đã rất nhanh chóng mở rộng dòng sản phẩm hybrid cắm sạc ngoài (PHEV) để lôi kéo khách hàng.

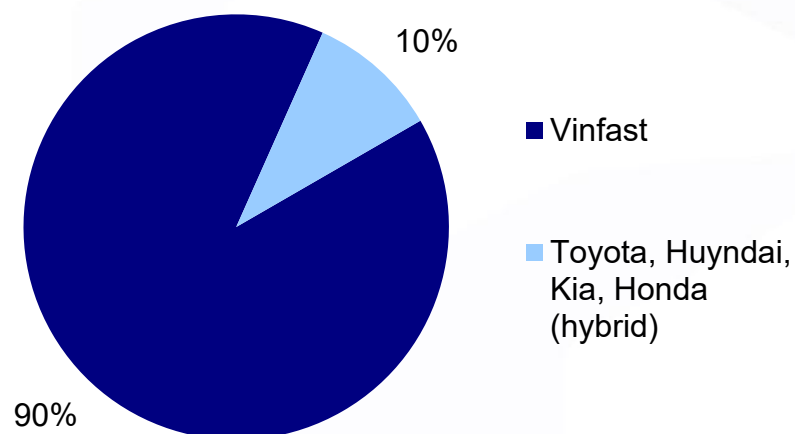
Nguồn: VAMA, VF, GTJAVN tổng hợp

Open account in 3 minutes
(Hotline: 024 3577 9999)



Thị trường ô tô điện theo hãng xe

Thị phần xe điện VN 6M2025



Nguồn: VAMA, VF, GTJAVN

- Tại Việt Nam, doanh số ô tô điện và xe hybrid năm 2024 đã đạt 97,000 chiếc, chiếm hơn 22% tổng lượng xe du lịch mới bán ra. Dựa trên số liệu được công bố, **nhóm xe thuần điện tại thị trường Việt hiện đang chiếm tới 17.6% toàn thị trường**. Tuy nhiên, đây chỉ là con số tương đối bởi ngoài VinFast những hãng xe điện khác như Wuling, BYD, Gelly... đều không công bố doanh số - cũng như một số nhà sản xuất xe xăng như Nissan, Volkswagen, các nhà sản xuất Trung Quốc và một số nhà sản xuất xe sang. Nếu tính theo con số tương đối này, thị phần xe điện tại thị trường ô tô Việt Nam đã ghi nhận mức tăng gấp 2 lần so với năm 2023 (chỉ chiếm khoảng 8.6%).
- Đối với thị phần trong nước, **VinFast** dẫn đầu thị trường với **87,000 ô tô điện**, tiếp theo là **Toyota** với **5,350 xe hybrid**, **Suzuki** với **2,515 xe hybrid** và **Honda** với **1,905 xe hybrid**.
- Các thương hiệu Trung Quốc** đang tăng cường tính cạnh tranh trên thị trường Việt Nam:
 - BYD** chính thức gia nhập thị trường Việt Nam từ cuối năm 2024, với các mẫu xe điện phổ thông như **Seal, Dolphin và Atto 3** được nhập khẩu và phân phối rộng rãi tại nhiều đại lý trên toàn quốc. Hãng có kế hoạch mở rộng đến khoảng 100 đại lý vào năm 2026, tuy nhiên nhà máy lắp ráp tại Phú Thọ hiện bị trì hoãn do điều kiện thị trường chưa thuận lợi.
 - Omoda & Jaecoo** (thuộc **Chery** – liên doanh với **Geleximco**) ra mắt lần đầu tại Việt Nam năm 2024 với các mẫu crossover điện như **Omoda C5 và Jaecoo J7**. Dự kiến đến năm 2026, thương hiệu này có thể đạt tới **10%** thị phần xe điện tại Việt Nam, khi nhà máy trị giá **800 triệu USD** hoàn thành.
 - GAC Aion**, thương hiệu trực thuộc **GAC Motor**, đã chính thức ra mắt mẫu **Aion Y Plus** tại Việt Nam từ tháng 10/2024, đánh dấu sự gia nhập thị trường của một hãng Trung Quốc lớn khác.
- Bên cạnh sự trỗi dậy của các thương hiệu nội xe điện nội địa và Trung Quốc, các thương hiệu châu Âu cao cấp cũng đang dần nhập cuộc: Các thương hiệu như **BMW, Audi, Mercedes-Benz** đã ra mắt nhiều mẫu xe điện cao cấp như **BMW i4, iX3; Audi e-tron, e-tron GT, RS e-tron GT; Mercedes EQB,...** Tuy nhiên, do mức giá cao và chưa có chính sách phân phối diện rộng, sản lượng bán còn hạn chế và chưa ghi nhận được thị phần rõ ràng trong giai đoạn 2024–2025.



2.2 THỊ TRƯỜNG XE MÁY ĐIỆN

- Xu hướng thị trường xe điện tích cực nhờ chính sách hỗ trợ và thay đổi hành vi tiêu dùng:
 - (i) Đòn bẩy về mặt chính sách
 - (ii) Tiêu thụ xe máy có sự chuyển dịch
 - (iii) Thị trường xe điện 2 bánh tăng trưởng nhanh
- **Các doanh nghiệp chính trong ngành:** Vinfast, DatBike, Yadea, Wuling,...Tương lai dự kiến có thêm các hãng lớn tham gia như: Honda, Toyota, Hyundai, Mitsubishi... thông qua xe điện nhập khẩu hoặc lắp ráp tại Việt Nam.



Đòn bẩy về mặt chính sách giúp cải thiện sản lượng tiêu thụ cả trong ngắn và dài hạn

- **Dự thảo quy chuẩn khí thải mới cho ô tô và xe máy với lộ trình triển khai từ 1/1/2027 tạo áp lực phải thay xe mới/chuyển dịch sang dòng xe xanh.** Theo dự thảo, lộ trình kiểm soát khí thải chia thành 3 giai đoạn: Giai đoạn 1: Từ ngày 1/1/2027, áp dụng tại Hà Nội và TP.HCM. Giai đoạn 2: Từ tháng 7/2028, mở rộng đến các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương. Giai đoạn 3: Sau năm 2030, triển khai toàn quốc. Mức tiêu chuẩn khí thải áp dụng cũng được phân chia theo năm sản xuất: Trước 2008 áp dụng mức 1; từ 2008 - 2016 áp dụng mức 2; từ 2017 - 30/6/2026 áp dụng mức 3; từ 1/7/2026 trở đi áp dụng mức 4. **Trong ngắn hạn**, điều này khiến cho cả người dùng và đơn vị vận hành dịch vụ xe máy (xe ôm, giao hàng) đều chịu áp lực chi phí kiểm định và sửa chữa, thúc đẩy nhu cầu đổi xe hoặc chuyển sang xe điện.
- **Các đô thị lớn chuẩn bị áp dụng lệnh cấm xe máy chạy xăng trong các khu trung tâm:** Cụ thể, **chỉ thị 20/CT-TTg** của Thủ tướng yêu cầu Hà Nội nghiên cứu và thực hiện các giải pháp để hạn chế và tiến tới cấm xe máy xăng lưu thông trong khu vực Vành đai 1, bắt đầu từ tháng 7/2026. Bên cạnh đó, Hà Nội cũng được yêu cầu nghiên cứu lộ trình **cấm xe ô tô sử dụng nhiên liệu hóa thạch** từ năm 2028; TP.HCM và Đà Nẵng cũng đang xây kế hoạch tương tự. Hà Nội cũng được khuyến khích có các chính sách hỗ trợ người dân chuyển đổi sang sử dụng xe điện (chẳng hạn hỗ trợ khoảng 4 triệu VND mỗi xe đổi tại Hà Nội) và miễn phí đăng ký, giảm giá mua xe điện để kích cầu. Điều này khiến cho xu hướng sử dụng xe máy điện (e-motorbike) tăng mạnh, thị trường chuyển dịch từ xe xăng sang xe điện, đặc biệt tại các thành phố áp dụng lệnh cấm.
- Theo chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh và giảm phát thải (Quyết định số 876/QĐ-TTg 2022), **mục tiêu đến 2050, 100% phương tiện cơ giới sử dụng năng lượng xanh, với giai đoạn đầu đến 2030 ưu tiên điện hóa phương tiện 2 bánh.** Khung tiêu chuẩn kỹ thuật (QCVN) về xe máy điện và hệ thống sạc quốc gia đang được hoàn thiện, chuẩn hóa theo quy định Bộ Giao thông vận tải và Bộ Tài nguyên - Môi trường. Trong dài hạn, thị trường xe máy truyền thống sẽ bị suy giảm, thay thế bởi xe điện. Các chính sách hỗ trợ rõ ràng và hạ tầng sạc hoàn thiện sẽ tạo môi trường thuận lợi cho chuyển đổi phương tiện.





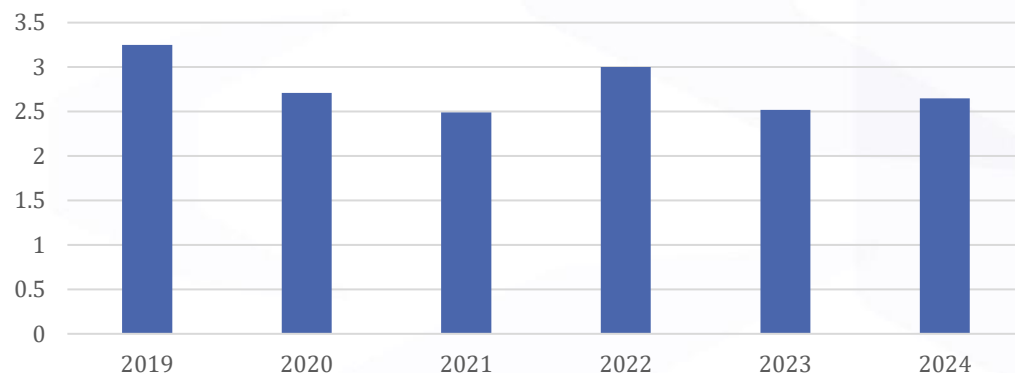
Các biện pháp và mục tiêu điện khí hóa lĩnh vực vận tải đường bộ theo Quyết định 876/QĐ-TTg

Phương thức vận tải	Mục tiêu	Loại	Mốc thời gian
Vận tải đô thị	Ít nhất 50% phương tiện đô thị sử dụng điện và năng lượng xanh.	Mục tiêu	Đến năm 2030
	100% xe buýt đô thị được thay thế và đầu tư mới sẽ sử dụng điện và năng lượng xanh.	Mục tiêu	2025 – 2030
	100% taxi được thay thế và đầu tư mới sẽ sử dụng điện và năng lượng xanh.	Mục tiêu	2031 – 2050
	100% xe buýt và taxi đô thị sẽ sử dụng điện và năng lượng xanh.	Mục tiêu	Đến năm 2050
Đường bộ nói chung	Thúc đẩy sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và sử dụng phương tiện cơ giới đường bộ chạy điện.	Biện pháp	Đến năm 2030
	Phát triển mạng lưới hạ tầng sạc điện.	Biện pháp	Đến năm 2030
	Hạn chế sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu ô tô, xe máy, xe gắn máy chạy nhiên liệu hóa thạch cho mục đích sử dụng trong nước.	Biện pháp	Đến năm 2040
	100% phương tiện cơ giới đường bộ sẽ sử dụng điện và năng lượng xanh.	Mục tiêu	Đến năm 2050
	Hoàn thiện hạ tầng sạc và cung cấp năng lượng xanh trên toàn quốc.	Mục tiêu	Đến năm 2050

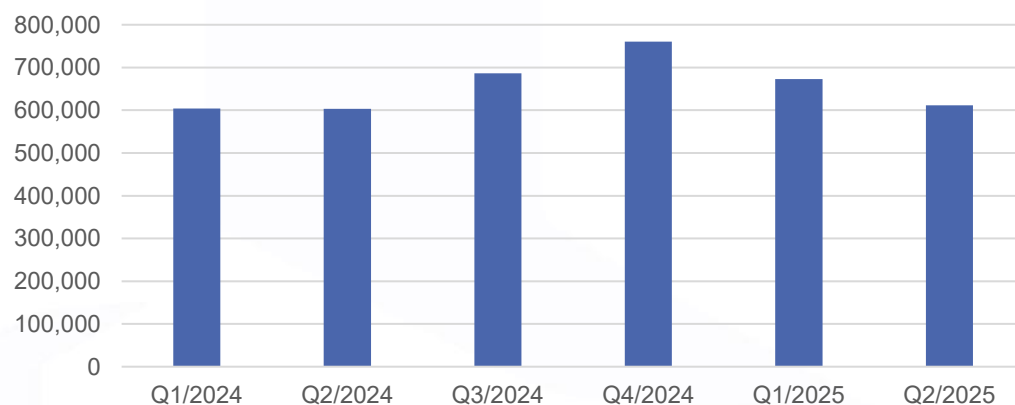


Xu hướng tiêu dùng xe máy đang có sự chuyển dịch

Lượng tiêu thụ xe máy tại Việt Nam giai đoạn 2019 - 2024



Doanh số xe máy theo quý, giai đoạn 2024-2025



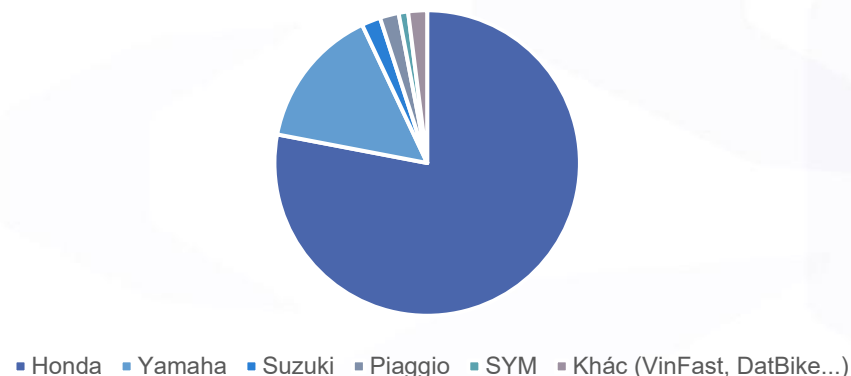
Nguồn: VAMM, GTJAVN

- Kể từ năm 2019, doanh số xe máy tại Việt Nam ghi nhận xu hướng **giảm dần** sau đỉnh cao với hơn 3.26 triệu xe được bán ra. Năm 2020 và 2021, dịch Covid-19 tác động mạnh đến nhu cầu tiêu dùng, khiến doanh số giảm xuống lần lượt còn 2.7 triệu xe và 2.5 triệu xe. Tuy nhiên, đến năm 2022, thị trường phục hồi nhẹ với khoảng 2.6 triệu xe, sau đó tiếp tục suy giảm trong năm 2023 xuống còn khoảng 2.5 triệu xe.
- Năm 2024 ghi nhận sự hồi phục của ngành xe máy, theo VAMM, **tổng doanh số bán hàng năm 2024 là 2.65 triệu xe, tăng 5.46% so với năm 2023**. Sang đến **nửa đầu năm 2025**, lượng xe máy tiêu thụ ghi nhận đạt **gần 1.13 triệu xe**, tương ứng 42.6% lượng xe bán ra năm 2024.
- Xu hướng tiêu dùng **chuyển dịch dần sang xe điện**, bên cạnh đó **dòng xe tay ga và xe có tính năng thông minh** ngày càng được ưa chuộng, thay thế dần xe số phổ thông nhờ tiện nghi cao, phù hợp xu hướng đô thị hóa và thu nhập cải thiện. Điều này tạo áp lực lên các hãng truyền thống như **Honda, Yamaha** trong việc đổi mới sản phẩm và thúc đẩy chuyển đổi xanh.
- Nhìn chung, ngành xe máy Việt Nam đang ở bước ngoặt **tái cấu trúc**, hướng đến một thị trường năng động hơn, ít phụ thuộc **vào xe xăng giá rẻ** và mở ra dư địa cho các thương hiệu nội địa và nước ngoài gia nhập bằng công nghệ xanh.



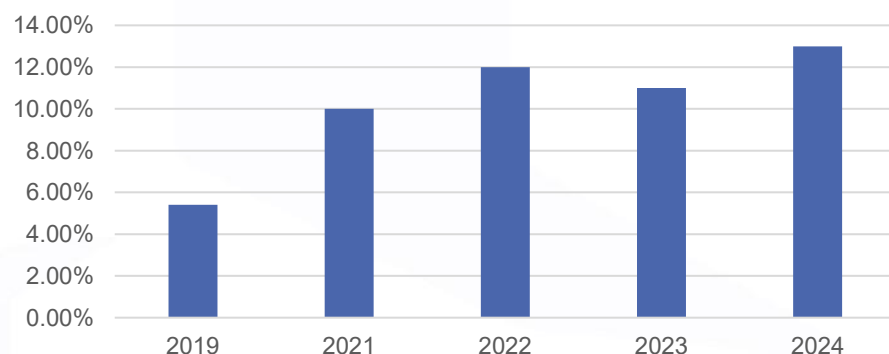
Giai đoạn 2024 – 2025 chứng kiến sự trỗi dậy của xe máy điện

Thị phần xe máy tại Việt Nam Q2/2025



Nguồn: VAMM

Tỷ lệ xe máy điện trên tổng xe máy tăng nhanh (%)



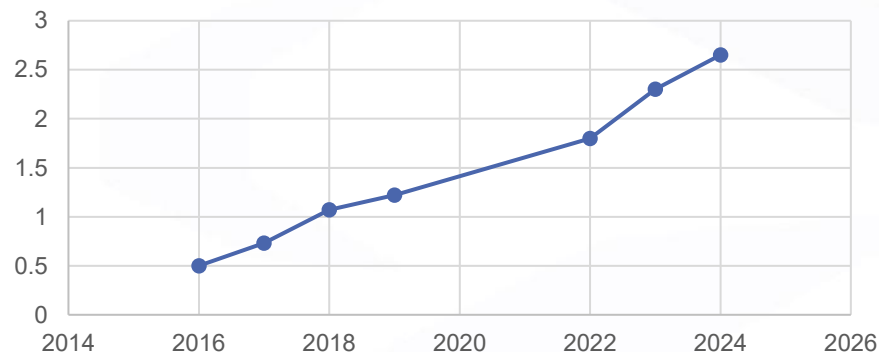
Nguồn: GIZ, Kirin, VinFast

- Thị trường xe máy Việt Nam trong quý 2/2025 tiếp tục duy trì cấu trúc thị phần truyền thống, với **Honda Việt Nam** chiếm vị trí dẫn đầu áp đảo, nắm giữ khoảng **78-80% thị phần**. Theo sau là **Yamaha Việt Nam**, với tỷ lệ dao động khoảng **15-17%**, phản ánh **sự trung thành của người tiêu dùng** với các dòng xe tay ga và thể thao quen thuộc. Các hãng còn lại như **Suzuki, Piaggio, SYM** chỉ chiếm từ **1-3% thị phần** mỗi hãng, cho thấy mức độ cạnh tranh ngày càng khốc liệt và rào cản gia nhập cao trong ngành.
- Trong khi đó, nhóm các thương hiệu mới nổi và doanh nghiệp nội địa như **VinFast, DatBike, PEGA...**, tuy chỉ chiếm thị phần nhỏ (ngoài Vinfast), nhưng được đánh giá là có **tiềm năng tăng trưởng** trong ngắn và trung hạn nhờ **định hướng vào xe điện**, chính sách giá ưu đãi và hưởng lợi từ các chương trình hỗ trợ chuyển đổi phương tiện của Chính phủ.
- Theo thống kê từ Cục Đăng kiểm Việt Nam và Bộ Công Thương, **tỷ lệ thâm nhập của xe máy điện** trong tổng doanh số thị trường đã tăng lên khoảng **13%** tính đến giữa năm 2025, cho thấy sự chuyển dịch rõ rệt trong hành vi tiêu dùng và ưu tiên sử dụng phương tiện xanh tại đô thị. Các chính sách mới trong 2024-2025 đang **gây sức ép** chuyển dịch dần từ xe xăng sang phương tiện xanh, dù chưa có tác động ngay lập tức. Xe máy xăng vẫn giữ vai trò chủ đạo, nhưng tăng trưởng sẽ **chững lại**, đặc biệt trong dài hạn.

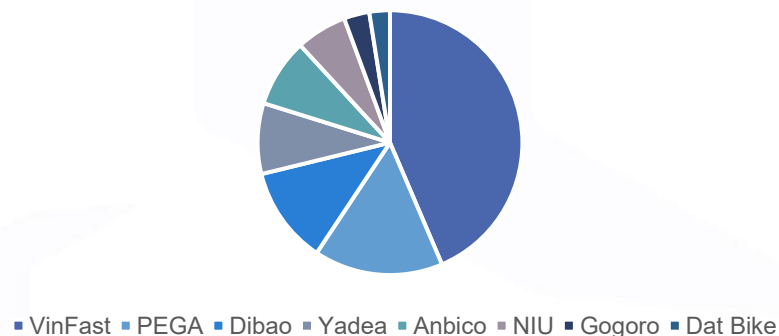


Thị trường xe điện 2 bánh tại Việt Nam (E2W)

Số lượng E2W đã đăng ký tại Việt Nam giai đoạn 2016 - 2024 (triệu chiếc)



Thị phần xe máy điện tại Việt Nam năm 2024



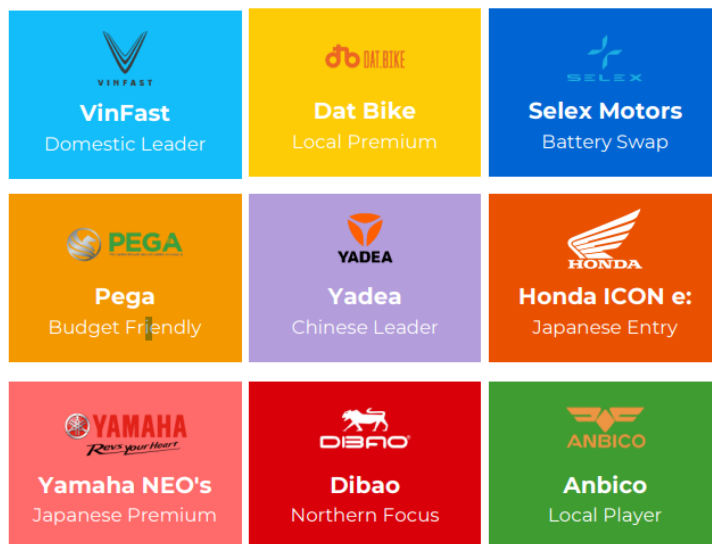
- Việt Nam hiện là thị trường xe điện hai bánh (E2W) **lớn nhất Đông Nam Á** và **đứng thứ hai thế giới sau Trung Quốc**. Từ 2016 đến 2024, số lượng E2W đăng ký tăng từ 500,000 lên hơn 2.65 triệu, CAGR đạt 24%. Trong năm 2024, lượng xe máy điện bán ra là 200-220 nghìn xe, nâng tổng số xe điện đang lưu thông lên hơn 3 triệu xe. Theo dữ liệu của Motorcycles Data, nửa đầu 2025, thị trường Việt tiêu thụ khoảng 209,000 xe máy điện mới, tăng khoảng 99.2% so với cùng kỳ 2024 (trong đó VF bán 114,484 xe). Nhóm xe máy điện L1 (tương đương động cơ dưới 50cc) tại Việt Nam đang phát triển nhanh với doanh số tăng mạnh 112.6% trong nửa đầu năm 2025. Đây là loại xe công suất nhỏ, không cần bằng lái, hướng tới đối tượng học sinh, sinh viên với ưu điểm là sự tiện lợi và chi phí vận hành thấp.
- Báo cáo từ NielsenIQ Vietnam cho thấy 65% người tiêu dùng đô thị trong độ tuổi 25-40 đang “cân nhắc nghiêm túc” việc chuyển sang xe điện trong vòng 1-2 năm tới.
- Hiện nay **VinFast đang thống trị thị trường điện 2 bánh** tại Việt Nam với 43.4%, theo sau đó là các thương hiệu ngoại như Pega (15.7%), **các thương hiệu đến từ Trung Quốc** như Dibao (11.8%), Yadea (8.6%)... Đối với **các doanh nghiệp nội địa khác**, Selex Motors đang phát triển mô hình trạm đổi pin và chia sẻ xe, trong khi Dat Bike và các startup khác tập trung vào xe hiệu năng cao và giải pháp đô thị. Cuộc cạnh tranh này sẽ tiếp tục nóng lên khi **quy định hạn chế xe xăng** tại các đô thị lớn thúc đẩy nhu cầu xe điện tăng mạnh.
- Trong khi đó, các hãng xe máy Nhật Bản như **Honda** và **Yamaha** – vốn từng thống trị thị trường xe máy truyền thống – cũng đã bắt đầu thử nghiệm và tung ra các mẫu xe điện tại Việt Nam. Honda đã giới thiệu mẫu xe điện đầu tiên tại Việt Nam là **ICON e**, nhắm đến **người dùng đô thị trẻ, với thiết kế nhỏ gọn và thời lượng pin trung bình**. Tuy nhiên, hiện Honda vẫn trong giai đoạn thăm dò và thị phần của hãng trong mảng xe điện còn khá khiêm tốn. Tương tự, **Yamaha** cũng đã trình làng dòng xe điện **NEO's**, nhưng mức độ phổ biến của sản phẩm vẫn chưa đáng kể do mức giá cao và hệ sinh thái trạm sạc còn hạn chế.



Thị trường xe điện 2 bánh tại Việt Nam (E2W)

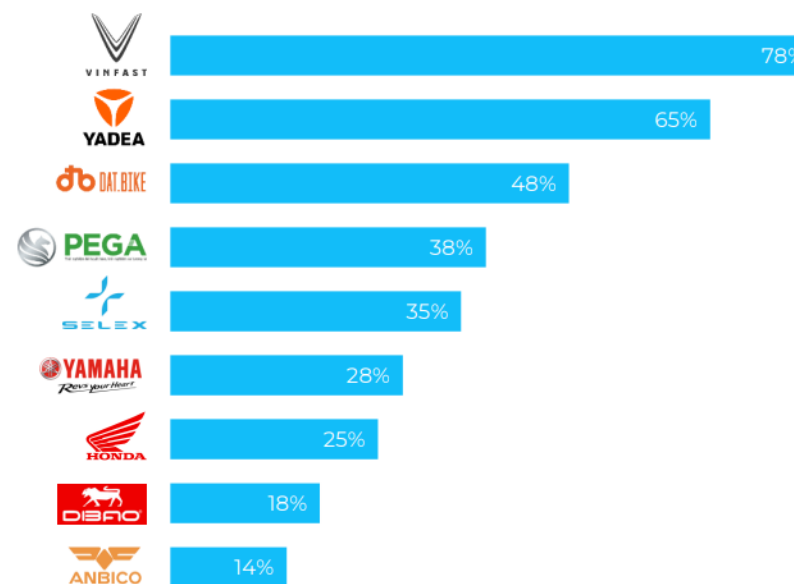
- Theo khảo sát của Insight Asia, Vinfast là đơn vị có mức độ nhận diện thương hiệu cao nhất, và là lựa chọn ưu tiên của người tiêu dùng, tiếp đến là Yadea và Datbike.

Key Players



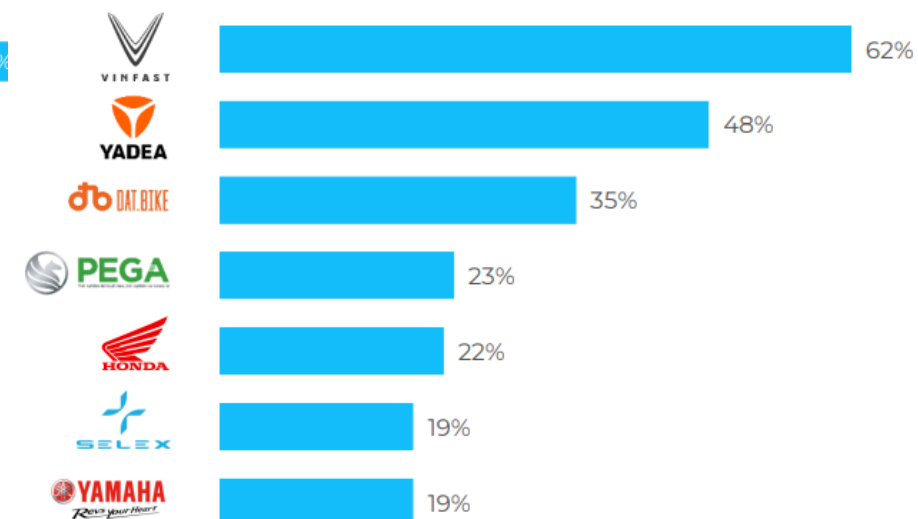
Unaided Brand Awareness

"Which electric bike brands can you name?" (n=5,518, all respondents)



Brand Consideration

"Which brands would you consider buying?" (n=5,518, all respondents)



Nguồn: Insight Asia

Open account in 3 minutes
(Hotline: 024 3577 9999)





Tác động của chính sách cấm xe máy xăng trong khu vực trung tâm

- Theo Sở Giao thông Vận tải Hà Nội và Sở Xây dựng, Hà Nội có **khoảng 6.9 triệu xe máy**, trong đó khoảng **6.4 triệu là xe xăng**.
- Trong ngắn hạn**, Hà Nội dự kiến sẽ có khoảng **450,000** xe máy xăng bị thay thế bởi xe máy điện trong khu vực vành đai 1.
- Tiến tới năm 2030**, tổng số xe máy bị thay thế có thể lên tới **2-3 triệu chiếc**, tùy tốc độ triển khai chính sách và năng lực hạ tầng sạc, hỗ trợ tài chính.

Mốc thời gian	Phạm vi áp dụng	Ước tính số xe bị ảnh hưởng
1/7/2026	Cấm xe máy xăng trong Vành đai 1 (nội đô)	Ước tính 450,000 xe
1/1/2028	Mở rộng cấm xe máy xăng Vành đai 2	N/A
Năm 2030	Mở rộng toàn Vành đai 3, hạn chế xe xăng toàn thành phố	Ước tính 2-3 triệu xe

Nguồn: Báo Thanh niên, VOV, Vietnamnet

Open account in 3 minutes
(Hotline: 024 3577 9999)



III. DOANH NGHIỆP VÀ CỔ PHIẾU TRONG NGÀNH

- VEA: nắm cổ phần tại Toyota, Honda, Ford
- HAX: Dẫn đầu thị phần phân phối Mercedes
- Vinfast: Dẫn đầu thị phần xe và xe điện tại Việt Nam



Các doanh nghiệp lớn trong ngành

Tên	Mã chứng khoán	Dòng xe	Doanh thu 2024 (tỷ đồng)	Lợi nhuận sau thuế 2024 (tỷ đồng)
Ô tô Hàng Xanh	HAX	Mercedes, MG	5,513	203.6
SAVICO	SVC	Ford, Toyota, Hyundai, Volvo, Vinfast, Mitsubishi, Isuzu, xe máy Yamaha, Suzuki	24,772	206.6
Máy động lực và Máy NN	VEA	Honda, Toyota, Ford	4,115.4	7,431.7
City Auto	CTF	Ford	8,540.9	47.9
Thaco	Unlisted	Mazda, Kia, Peugeot		3,228
Huyndai Thành Công	Unlisted	Huyndai	N/A	N/A
Vinfast	Unlisted	Vinfast	44,019	-77,355

(*) Số 2024

Nguồn GTJASVN tổng hợp các doanh nghiệp

- Số lượng các doanh nghiệp hoạt động trong ngành ô tô – xe máy Việt Nam vẫn còn tương đối tập trung. Các doanh nghiệp lớn hiện nay gồm cả niêm yết và chưa niêm yết, hoạt động ở nhiều mảng như sản xuất, lắp ráp, phân phối và xe điện. Trong đó, các doanh nghiệp niêm yết trên sàn như **VEA, HAX, CTF, SVC, NHH chủ yếu tham gia mảng phân phối và linh kiện**, trong khi VinFast và Thaco là hai đại diện nổi bật trong sản xuất và phát triển sản phẩm nội địa.
- VinFast**, sau khi ghi dấu ấn mạnh mẽ với dòng xe điện đầu tiên từ 2019, đến năm 2024 đã trở thành hãng xe bán chạy nhất tại Việt Nam với 97,399 xe bán ra. Hãng tiếp tục dẫn đầu mảng xe điện, đồng thời mở rộng xuất khẩu sang Mỹ, Indonesia, Thái Lan và châu Âu.
- Thaco Auto** là doanh nghiệp tư nhân hàng đầu ở mảng xe xăng truyền thống, lắp ráp và phân phối đa dạng các thương hiệu như Mazda, Kia, Peugeot, xe tải Thaco... với sản lượng vượt **72,000 xe** trong năm 2024.
- Các doanh nghiệp như VEA, HAX, CTF, SVC tiếp tục nắm giữ vị thế trong phân phối xe xăng truyền thống, trong khi NHH nổi bật ở mảng linh kiện nhựa cung cấp cho chuỗi sản xuất. Với xu hướng chuyển dịch sang xe điện và chính sách thúc đẩy sản xuất trong nước, các doanh nghiệp này được dự báo sẽ tiếp tục đóng vai trò quan trọng trong chuỗi cung ứng ngành ô tô – xe máy Việt Nam giai đoạn tới.

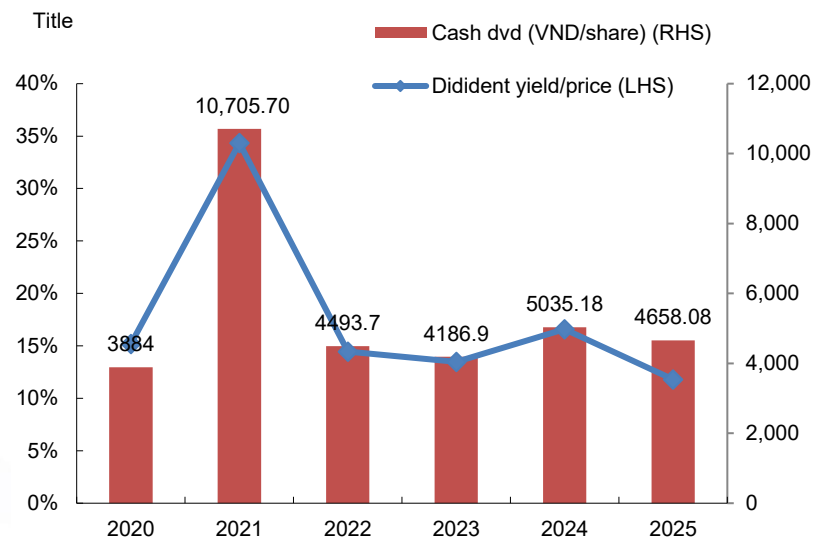


VEA_Tổng Công ty Máy động lực và Máy nông nghiệp Việt Nam – CTCP

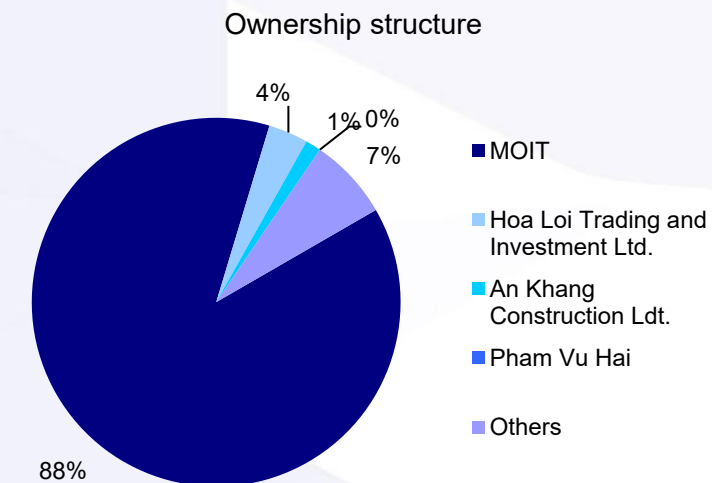
Ngoài hoạt động kinh doanh chính liên quan đến sản xuất và kinh doanh động cơ, máy nông nghiệp; sản xuất, lắp ráp ô tô và xe máy; và công nghiệp hỗ trợ, điểm nổi bật của VEA nằm ở lợi nhuận từ các công ty liên doanh liên kết. VEAM hiện nắm giữ 30% cổ phần Honda Việt Nam, 20% cổ phần Toyota Việt Nam, 25% cổ phần Ford Việt Nam, đây là những doanh nghiệp xe chiếm thị phần hàng đầu trong ngành tại Việt Nam.

Gần đây nhất, thực hiện định hướng từ Bộ Công Thương, VEA đã bổ sung ngành nghề kinh doanh liên quan đến sản xuất, sửa chữa toa tàu, đầu máy xe lửa. Đây được xem là những hành động bước đầu tham gia vào chuỗi giá trị ngành đường sắt, nằm trong đại dự án Đường sắt Cao tốc Bắc Nam của Việt Nam dự kiến sớm khởi công trong thời gian tới.

VEA có lịch sử chia cổ tức tiền mặt cao với tỷ lệ thu nhập từ cổ tức tiền mặt/giá cổ phiếu đạt trên 10%/năm. Trong năm 2025, VEA dự kiến chi trả cổ tức với tỷ lệ 46.58%, tương ứng 4,658.08 đồng/cổ phiếu, tổng số tiền chi trả lên tới hơn 6,200 tỷ đồng. Khoản cổ tức này tương ứng với biên sinh lời 12%/giá cổ phiếu.



	Q2/2025 TTM
ROA	25.33%
ROE	26.62%
Vốn hóa (Tỷ VND)	51,165.44
BVPS	22,082.82
EPS cơ bản	5,655.89
P/B	1.74
P/E	6.81

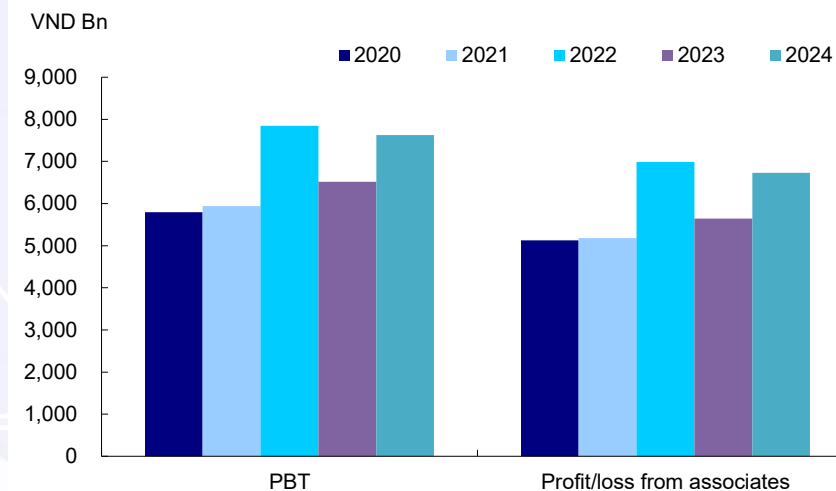
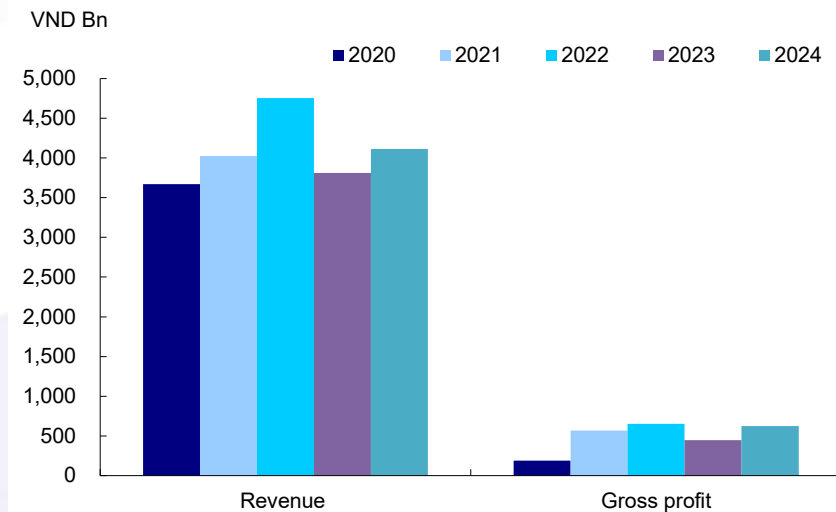
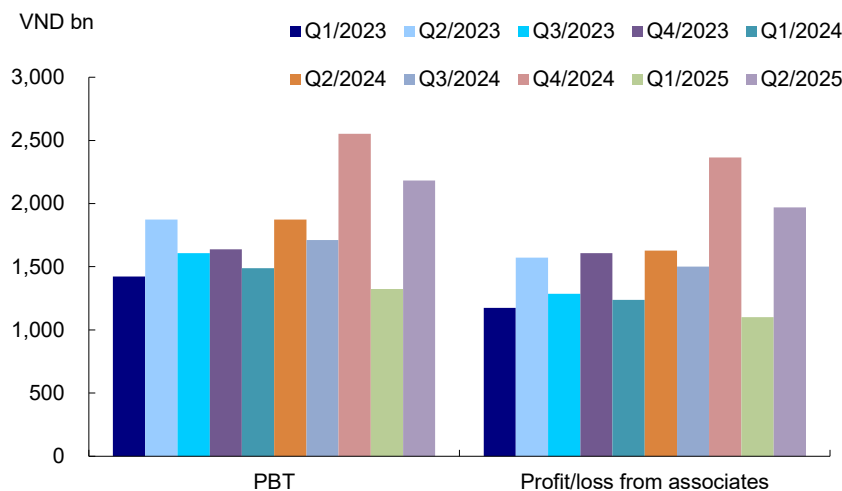
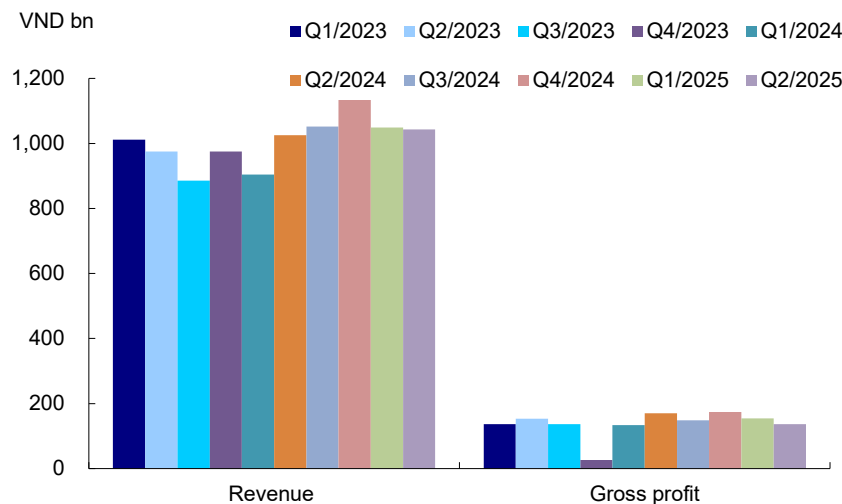


Nguồn: VEA, FiinproX, GTJASVN RS



VEA_Tổng Công ty Máy động lực và Máy nông nghiệp Việt Nam – CTCP

Theo cập nhật mới nhất, doanh thu và lợi nhuận trước thuế nửa đầu năm của VEA lần lượt đạt 2091.8 tỷ đồng và 3,507.3 tỷ đồng, lần lượt tăng 8.39% và 4.3%yoy. Lợi nhuận từ công ty liên doanh liên kết đạt 3,069.4 tỷ đồng, tăng 7.1%yoy.



Nguồn: VEA, FiinproX, GTJASVN RS

Open account in 3 minutes
(Hotline: 024 3577 9999)



HAX- CTCP Dịch vụ Ô tô Hàng Xanh

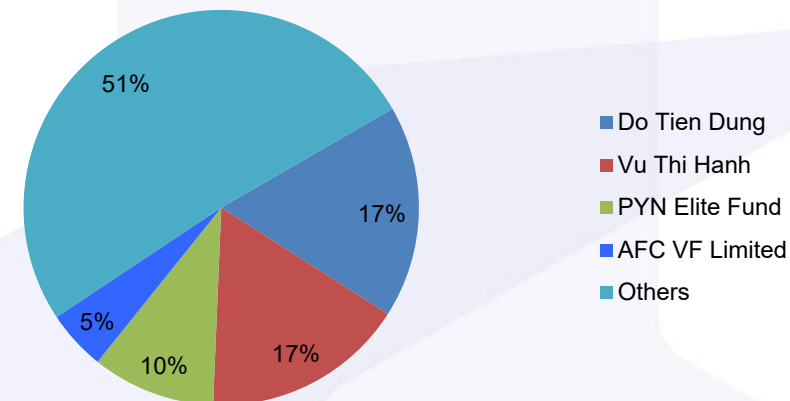
Công ty Cổ phần Dịch vụ Ô tô Hàng Xanh (HAX) là một trong những nhà phân phối xe Mercedes-Benz hàng đầu tại Việt Nam. Tiền thân của Haxaco là cửa hàng trưng bày và xưởng sửa chữa ô tô SAMCO3, sau đó được cổ phần hóa và trở thành nhà phân phối ủy quyền đầu tiên của Mercedes-Benz tại Việt Nam (38% thị phần Merc. tại VN). Haxaco hoạt động chính trong lĩnh vực phân phối xe ô tô, đặc biệt là dòng xe Mercedes-Benz. HAX (Công ty Cổ phần Dịch vụ Ô tô Hàng Xanh) tham gia thị trường xe phổ thông từ năm 2018, khi họ trở thành đại lý chính thức của Nissan tại Việt Nam. Sau đó, vào năm 2020, HAX tiếp tục mở rộng sang phân phối dòng xe MG thông qua công ty con là Công ty cổ phần Sản xuất Thương mại và Dịch vụ Ô tô PTM (51.6%, PTM). MG hiện đóng góp 34% doanh số bán xe của HAX.

Về định hướng chung, Haxaco sẽ tiếp tục triển khai mở rộng kinh doanh xe, nghiên cứu đa dạng danh mục sản phẩm. Công ty đang phân phối ô tô mang thương hiệu MG và tham gia vào các phân khúc xe điện với Mercedes-Benz và VinFast.

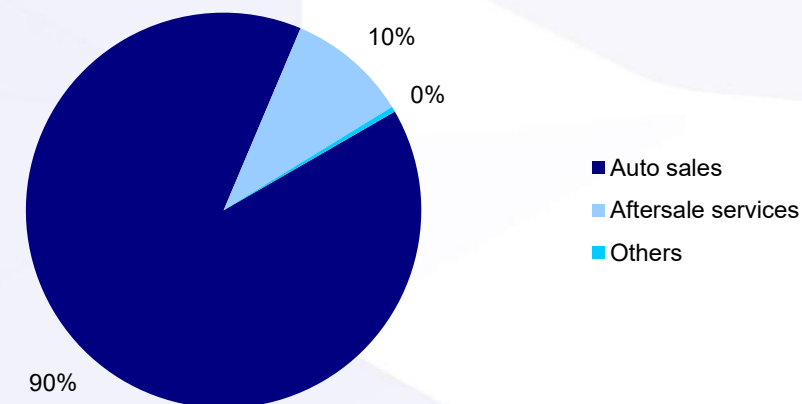
Mạng lưới:

- **Mercedes-Benz:** 5 đại lý.
- **MG:** PTM hiện nay đang có 14 đại lý trên toàn quốc, trong đó có 7 đại lý Premium đạt tiêu chuẩn cao nhất toàn cầu của MG. Với hơn 5.500 xe bán ra, PTM đang chiếm 38% thị phần MG tại Việt Nam. Trong năm 2025, PTM mở rộng mạng lưới đại lý toàn quốc, nâng tổng số đại lý lên 18 đại lý, bao gồm 12 đại lý Premium, với sản lượng khoảng 8.000 xe, chiếm gần 40% thị phần tại MG.

Shareholder structure



Revenue structure 2024



Nguồn: HAX, FiinproX, GTJASVN RS

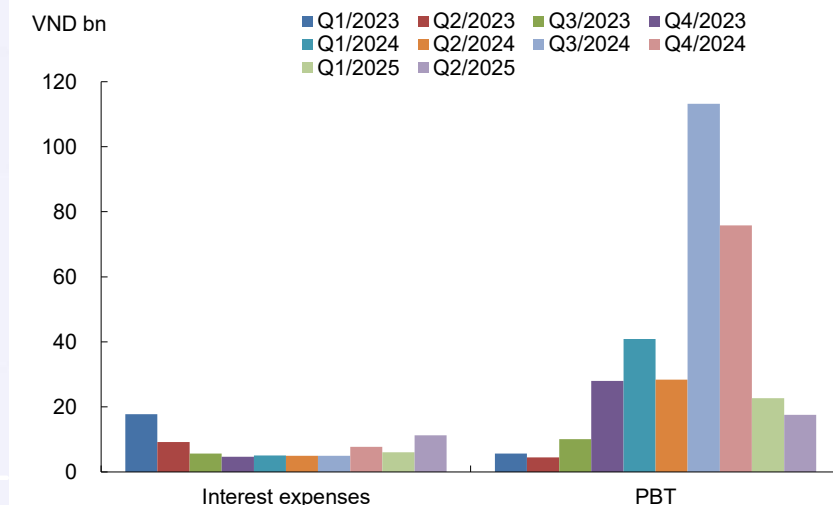
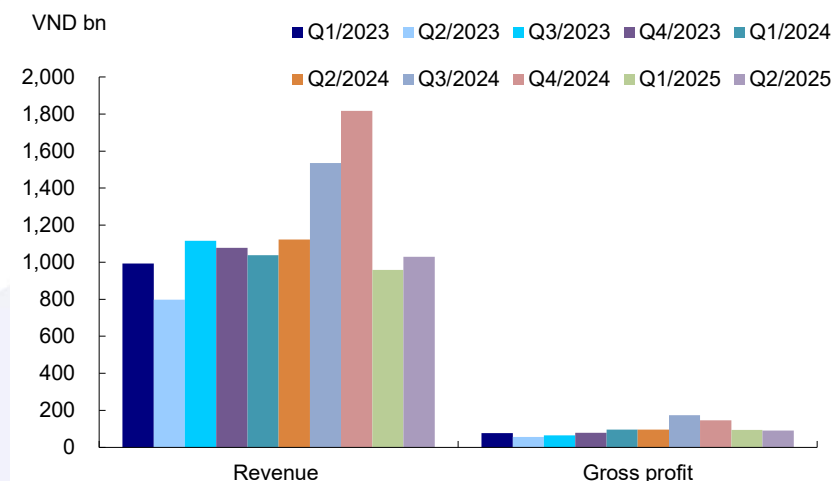


HAX- CTCP Dịch vụ Ô tô Hàng Xanh

	Q2/2025 TTM
ROA	3.84%
ROE	8.20%
Vốn hóa (Tỷ VND)	1,659.9
BVPS	10.206
EPS cơ bản	892.9
P/B	17.3
P/E	1.31

Về triển vọng kinh doanh của HAX, doanh nghiệp đã phải đóng cửa 1 đại lý tại Hà Nội (lần đầu tiên). Triển vọng kinh doanh quý 3 được dự báo kém tích cực hơn (tháng ngâu và ảnh hưởng tâm lý người mua chờ giảm giá cuối năm). Xu hướng xe điện cũng ảnh hưởng đến doanh số kinh doanh của HAX. Tại phân khúc xe sang Mercedes-Benz, dự kiến doanh số sẽ không có nhiều biến động trong quý 3 tuy nhiên kỳ vọng tích cực trong quý 4 khi có sản phẩm mới ra mắt. Trong khi đó, động lực từ phân khúc phổ thông- xe MG không còn lớn như giai đoạn trước do cạnh tranh khốc liệt trên thị trường.

Kết quả kinh doanh 6 tháng đầu năm của HAX phản ánh áp lực trên thị trường xe sang,, bị chi phối bởi xu hướng suy giảm chung và sự cạnh tranh khốc liệt trong phân khúc cao cấp. Những yếu tố này tạo sức ép lên doanh thu riêng của HAX. Trong khi đó, các phân khúc xe phổ thông ghi nhận tín hiệu cao hơn và đóng góp vào duy trì sự ổn định doanh thu hợp nhất cho HAX. Về mặt lợi nhuận, áp lực cạnh tranh với biên lợi nhuận bán hàng thu hẹp và chi phí lãi vay cũng như chi phí hoạt động tăng khiến lợi nhuận suy giảm hơn 42% so với cùng kỳ năm trước.

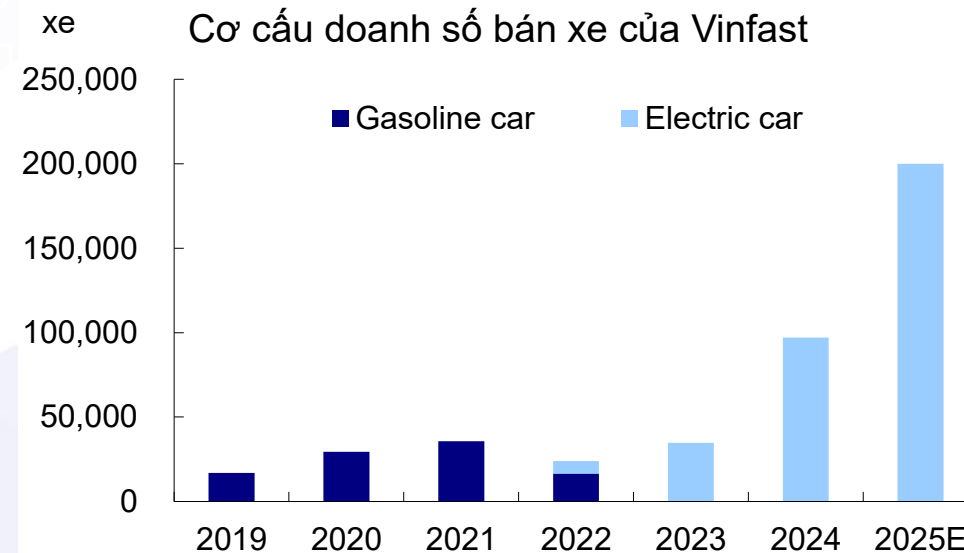


Nguồn: HAX, FiinproX, GTJASVN RS



Vinfast Auto (VFS- NASDAQ)

- VinFast Auto Ltd. là một công ty ô tô đa quốc gia của Việt Nam được thành lập bởi VinGroup. Tháng 9/2017, công ty khởi công xây dựng tổ hợp sản xuất rộng 828 mẫu Anh (3.350.000 m²) tại khu công nghiệp trên đảo Cát Hải (Hải Phòng), bao gồm xưởng sơn, xưởng ép, xưởng lắp ráp và xưởng động cơ. Chỉ sau **21 tháng**, nhà máy đã hoàn thành giai đoạn đầu, với khoản đầu tư ban đầu khoảng **1,5 tỷ USD** để sản xuất ô tô và xe máy điện.
- Ngay từ giai đoạn khởi đầu**, VinFast hợp tác với các hãng **thiết kế và kỹ thuật** hàng đầu châu Âu (Pininfarina, Italdesign Giugiaro, Torino Design, Zagato) và ra mắt **2 mẫu ô tô đầu tiên – Lux A2.0 và Lux SA 2.0** – tại Triển lãm Ô tô Paris 2018. Công ty đồng thời tiếp nhận nhà máy của General Motors tại Hà Nội và bắt đầu sản xuất một mẫu xe nhỏ toàn cầu theo giấy phép của GM.
- Trong **giai đoạn 2018–2020**, VinFast liên tục mở rộng danh mục sản phẩm, bao gồm cả **ô tô xăng, xe máy điện và xe buýt điện** (hợp tác với Siemens Việt Nam). Năm 2019, công ty xuất khẩu các mẫu Lux ra nhiều châu lục để thử nghiệm tiêu chuẩn an toàn quốc tế.
- Bước ngoặt chiến lược diễn ra từ năm 2021**, khi VinFast công bố **ngừng sản xuất xe xăng và tập trung hoàn toàn vào xe điện**. Tháng 12/2021, hãng bàn giao **lô VF e34 đầu tiên** – mẫu ô tô điện đầu tiên sản xuất và bán tại Việt Nam – đánh dấu khởi đầu giai đoạn chuyển đổi.
- Năm 2022, VinFast triển khai kế hoạch toàn cầu hóa: công bố dự định xây dựng nhà máy sản xuất xe điện tại Mỹ và Đức, đồng thời chính thức tuyên bố **loại bỏ hoàn toàn xe xăng vào cuối năm 2022**.



Chiến lược đầu tư mở rộng mang đến nhiều trái ngọt cho VFS về mặt doanh thu và thị phần trong nước, tuy nhiên áp lực tài chính cũng không nhỏ. Tính tới cuối năm 2024, VFS ghi nhận khoản lỗ ròng hơn 77 nghìn tỷ đồng và tiếp tục lỗ lũy kế trong 1Q năm 2025.

Nguồn: Vinfast, GTJASVN RS





Chuyển đổi mô hình kinh doanh từ xe xăng tới xe điện

Top ô tô điện bán chạy nhất của VinFast tại Việt Nam nửa đầu năm 2025

Dòng xe	Doanh số nửa đầu năm 2025 (xe)
VinFast VF 3	23,083
VinFast VF 5	21,812
VinFast VF 6	8,552
VinFast VF 7	3,586

Tính đến năm 2025, VinFast đã triển khai một mạng lưới sản xuất gồm 3 nhà máy với công suất đáng chú ý:

Vị trí	Công suất (xe/năm)	Trạng thái
Hải Phòng (Việt Nam)	250.000 xe/năm giai đoạn 1, dự kiến nâng công suất lên tới 950,000 xe/năm	Đang hoạt động
Hà Tĩnh (Việt Nam)	200,000 xe (giai đoạn 1), có thể mở rộng lên 300,000–600,000 xe/năm	Khánh thành ngày 29/6/2025
Thoothukudi – Ấn Độ	50,000 xe ban đầu, có thể mở rộng lên 150,000 xe/năm	Khánh thành ngày 4/8/2025

- Giai đoạn 2023–2024, VinFast mở rộng sản phẩm sang nhiều phân khúc xe điện (VF 3, VF 5, VF 6, VF 7, VF 8, VF 9) và đẩy mạnh chiến lược quốc tế hóa thông qua niêm yết cổ phiếu trên sàn Nasdaq (Mỹ) vào tháng 8/2023, sau khi sáp nhập với SPAC của Black Spade Capital. Công ty đặt mục tiêu giao **40,000–50,000 xe điện** trong năm 2024 (thực tế đạt 87 nghìn xe), hướng tới hòa vốn vào cuối năm 2026.
- Hiện tại, VinFast đã trở thành doanh nghiệp tiên phong của Việt Nam trong lĩnh vực **xe điện**, với hệ sinh thái sản phẩm trải dài từ ô tô điện, xe máy điện đến xe buýt điện.
- Các chính sách bán hàng quyết liệt giúp VinFast nhanh chóng leo lên chiếm thị phần số 1 về doanh số xe ô tô và xe máy điện tại Việt Nam từ năm 2024 đến nay (cộng hưởng bởi thương hiệu Xanh SM và các chương trình hợp tác).
- Trong nửa đầu năm 2025, Vinfast bán ra 67,569 xe/20,0,000 xe mục tiêu trong năm 2025 cho thấy những thách thức chung mà ngành xe đang đối diện.

Nguồn: Vinfast, GTJASVN RS

Open account in 3 minutes
(Hotline: 024 3577 9999)





KHUYẾN CÁO

Các nhận định trong báo cáo này phản ánh quan điểm riêng của chuyên viên phân tích chịu trách nhiệm chuẩn bị báo cáo này về mã chứng khoán hoặc tổ chức phát hành. Nhà đầu tư nên xem báo cáo này như một nguồn tham khảo và không nên xem báo cáo này là nội dung tư vấn đầu tư chứng khoán khi đưa ra quyết định đầu tư và Nhà đầu tư phải chịu toàn bộ trách nhiệm đối với quyết định đầu tư của chính mình. Công ty cổ phần chứng khoán Guotai Junan Việt Nam không chịu trách nhiệm đối với toàn bộ hay bất kỳ thiệt hại nào, hay sự kiện bị coi là thiệt hại nào là hệ quả phát sinh từ hoặc liên quan tới việc sử dụng toàn bộ hoặc từng phần thông tin hay ý kiến nào được đề cập trong bản báo cáo này.

Chuyên viên phân tích chịu trách nhiệm chuẩn bị báo cáo này nhận được thù lao dựa trên các yếu tố khác nhau, bao gồm chất lượng và độ chính xác của nghiên cứu, phản hồi của khách hàng, yếu tố cạnh tranh và doanh thu của công ty. Công ty cổ phần chứng khoán Guotai Junan Việt Nam và cán bộ, Tổng giám đốc, nhân viên có thể có một mối liên hệ đến bất kỳ chứng khoán nào được đề cập trong báo cáo này (hoặc trong bất kỳ khoản đầu tư nào có liên quan).

Chuyên viên phân tích chịu trách nhiệm chuẩn bị báo cáo này nỗ lực để chuẩn bị báo cáo trên cơ sở thông tin được cho là đáng tin cậy tại thời điểm công bố. Công ty cổ phần chứng khoán Guotai Junan Việt Nam không tuyên bố hay cam đoan, bảo đảm về tính đầy đủ và chính xác của thông tin đó. Các quan điểm và ước tính trong báo cáo này chỉ thể hiện quan điểm của chuyên viên phân tích chịu trách nhiệm chuẩn bị báo cáo tại thời điểm công bố và không được hiểu là quan điểm của Công ty cổ phần chứng khoán Guotai Junan Việt Nam và có thể thay đổi mà không cần báo trước.

Báo cáo này được chuẩn bị cho mục đích duy nhất là cung cấp thông tin cho các Nhà đầu tư bao gồm nhà đầu tư tổ chức và nhà đầu tư cá nhân của Guotai Junan Việt Nam tại Việt Nam và ở nước ngoài theo luật pháp và quy định có liên quan rõ ràng tại quốc gia nơi báo cáo này được phân phối và không nhằm đưa ra bất kỳ đề nghị hay hướng dẫn mua, bán hay nắm giữ chứng khoán cụ thể nào ở bất kỳ quốc gia nào. Các quan điểm và khuyến cáo được trình bày trong bản báo cáo này không tính đến sự khác biệt về mục tiêu, nhu cầu, chiến lược và hoàn cảnh cụ thể của từng Nhà đầu tư. Nhà đầu tư hiểu rằng có thể có các xung đột lợi ích ảnh hưởng đến tính khách quan của bản báo cáo này.

Nội dung của báo cáo này, bao gồm nhưng không giới hạn nội dung khuyến cáo không phải là căn cứ để Nhà đầu tư hay một bên thứ ba yêu cầu Công ty cổ phần chứng khoán Guotai Junan Việt Nam và/hoặc chuyên viên chịu trách nhiệm chuẩn bị báo cáo này thực hiện bất kỳ nghĩa vụ nào với Nhà đầu tư hay một bên thứ ba liên quan đến quyết định đầu tư của Nhà đầu tư và/hoặc nội dung của báo cáo này.

Bản báo cáo này không được sao chép, xuất bản hoặc phân phối lại bởi bất kỳ đối tượng nào cho bất kỳ mục đích nào mà không có sự cho phép bằng văn bản của đại diện có thẩm quyền của Công ty cổ phần chứng khoán Guotai Junan Việt Nam. Vui lòng dẫn nguồn khi trích dẫn.





GUOTAI JUNAN (VIETNAM) RESEARCH DEPARTMENT

Vũ Quỳnh Như

Research Analyst

nhuvq@gtjas.com.vn

(024) 35.730.073- ext:702

Ngô Diệu Linh

Research Analyst

linhnd@gtjas.com.vn

(024) 35.730.073- ext:705

Trịnh Khánh Linh

Research Analyst

linhthk@gtjas.com.vn

(024) 35.730.073- ext:707

Nguyễn Kỳ Minh

Chief Economist

minhnhk@gtjas.com.vn

(024) 35.730.073- ext:706

Trần Thị Hồng Nhung

Deputy Director

nhungth@gtjas.com.vn

(024) 35.730.073- ext:703





CHỨNG KHOÁN GUOTAI JUNAN (VIỆT NAM)
GUOTAI JUNAN SECURITIES (VIETNAM)

CONTACT	HANOI HEAD OFFICE	HCMC BRANCH
For advising: (024) 35.730.073	P9-10, 1 st floor, Charmvit Tower	3 rd floor, No.2 BIS, Công Trường Quốc Tế, Ward 6, District 3, HCMC
For placing order: (024) 35.779.999	Tel.: (024) 35.730.073	Tel.: (028) 38.239.966
Email: info@gtjas.com.vn Website: www.gtjai.com.vn	Fax: (024) 35.730.088	Fax: (028) 38.239.696

