

## Thúc đẩy NL sạch trong giao thông

Một trong những cách để , xanh hóa lĩnh vực giao thông, giảm phụ thuộc vào xăng dầu truyền thống là điện hóa lĩnh vực giao thông bằng nguồn điện sạch đối với các phương tiện di chuyển quang đường trung bình (dưới 400 km) như xe máy, ô tô con, xe buýt và hydrogen xanh (được sản xuất bằng công nghệ điện phân sử dụng nguồn điện sạch) cho các phương tiện di chuyển quãng đường dài hơn (trên 400 km)

**Cấp độ 1:** giả định không có nỗ lực nhằm xanh hóa lĩnh vực giao thông. Xăng dầu vẫn là nguồn năng lượng truyền thống cho ngành giao thông, không có ô tô chạy điện, ô tô chạy hydrogen. Kết quả là tổng tiêu thụ xăng dầu cho hoạt động vận tải hành khách là 83,3 TWh năm 2015, tăng lên 206,1 TWh năm 2030 và đạt 417,4 TWh TOE năm 2050. Phát thải khí nhà kính tương ứng là 52,4 triệu tấn năm 2030 và 106.2 tấn năm 2050.

**Cấp độ 2:** Cấp độ này dự kiến sẽ được thực hiện bằng nguồn lực tự có, do vậy sẽ tập trung đẩy mạnh xe máy điện để thay thế xe máy, loại hình phương tiện giao thông phổ biến ở Việt Nam. Theo đó, mục tiêu là đạt tỷ lệ xe máy điện chiếm 18% xe máy bán mới năm 2030 và 40% năm 2050, tăng tương ứng từ tỷ lệ 8% và 21% của cấp độ 1. Kết quả của nỗ lực này là phát thải khí nhà kính giảm 1,1% năm 2030 và 1,36% năm 2050 ứng với cấp độ 2 về nguồn cung cấp năng lượng.

**Cấp độ 3:** thể hiện nỗ lực lớn hơn, tiếp tục thực hiện các kế hoạch thúc đẩy các phương tiện xanh ở quy mô lớn hơn, dự kiến cần hỗ trợ về nguồn lực từ quốc tế để thực hiện. Theo đó, ở cấp độ này không chỉ tỷ lệ xe máy điện được đặt ra ở mức cao hơn mà còn có mục tiêu về ô tô điện như sau:

Phương tiện	Số xe chạy điện trên tổng số xe bán ra (%)	
	2030	2050
Xe máy	34%	65%
Ô tô con	30%	50%

Kết quả của nỗ lực này là phát thải khí nhà kính giảm 7,7% năm 2030 và 19,8% năm 2050 ứng với cấp độ 3 về nguồn cung cấp năng lượng.

**Cấp độ 4:** cấp độ này thể hiện nỗ lực lớn hơn nữa, tham vọng hơn nữa về giảm phát thải khí nhà kính nhằm xanh hóa lĩnh vực giao thông. Theo đó, không chỉ xe máy điện, xe ô tô con điện mà còn các loại hình xe điện khác bao gồm xe buýt điện được cân nhắc. Hệ thống BRT phát triển mới cũng dùng xe điện. Đối với xe liên tỉnh, việc lựa chọn nhiên liệu sẽ theo khoảng cách di chuyển, sử dụng xe điện nếu khoảng cách di chuyển nhỏ hơn 400 km và hydrogen cho quãng đường di chuyển trên 400 km (từ 2040). Các mục tiêu về tỷ lệ xe điện và xe chạy hydrogen trên số xe bán mới được giả định ở cấp độ này như sau:

Phương tiện	Số xe chạy điện trên tổng số xe bán ra (%)	
	2030	2050
Xe máy	72%	100%
Ô tô con	30%	70%
Xe buýt	10%	30%
Xe liên tỉnh	3%	15%

Phương tiện	Số xe chạy hydrogen trên tổng số xe bán ra (%)	
	2040	2050
Xe liên tỉnh	8%	25%

Kết quả của nỗ lực này là phát thải khí nhà kính giảm 13,6% năm 2030 và 38,1% năm 2050 ứng với cấp độ 4 về nguồn cung cấp năng lượng.



Hình 1: Xe máy điện của một nhà sản xuất tại Việt Nam



Hình 2: Xe ô tô điện của một nhà sản xuất tại Việt Nam