

THE CURRENT SITUATION OF SHARING ECONOMY MODEL IN ROAD TRANSPORT SECTOR IN VIETNAM – RESEARCH ON RIDE-SHARING MODEL

Nguyen Thi Thuy Hong¹, Nguyen Pham Thuy Duong^{1*}, Vu Minh Anh²

Tran Thi Tram Anh¹, Tran Linh Trang¹, Nguyen Thi Huyen Trang¹

¹School of International Trade and Economics - National Economics University

²School of Advanced Education Programs - National Economics University

ARTICLE INFO	ABSTRACT
Received: 30/4/2025	The research was conducted over the period from 11/2024 to 4/2025 to study an overview of the sharing economy model in the field of road transportation, specifically through the case of ride-sharing services. It further seeks to analyze the impact of these services on Vietnam's economy and offer a set of policy recommendations. The research primarily uses qualitative methodologies, analyzing secondary data sources through the analysis of relevant information obtained from ABI Research, Q&Me, and prior studies. Findings reveal that, in 2019, Grab held the largest market (73%), followed by Be (16%), and Gojek (10%). By 2024, with the entrance of XanhSM into the market, the competitive landscape shifted. Grab maintained its lead with a 42% share, followed by XanhSM at 19%, Be at 13%, while Gojek's share dropped to 7%. The presence of ride-sharing companies has contributed to optimizing travel time, reducing transportation costs, improving resource efficiency within communities, generating employment and income for local residents, enhancing market competition, and lowering costs for consumers. However, the rise of ride-sharing services has also made difficulties to traditional taxi operators and given rise to the increasing number of vehicles, adding pressure to urban transportation systems. Additionally, tax management becomes harder as the number of ride-sharing companies increases. To effectively regulate app-based ride-sharing business models, it is necessary to ensure fair competition, maintain market transparency, promote the adoption of environmentally friendly vehicles, and enhance tax supervision of sharing economy enterprises.
Revised: 26/8/2025	
Published: 26/8/2025	
KEYWORDS	
Sharing economy	
Transport	
Ride-sharing	
Situation	
Viet Nam	

THỰC TRẠNG MÔ HÌNH KINH TẾ CHIA SẺ TRONG LĨNH VỰC VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ TẠI VIỆT NAM - NGHIÊN CỨU MÔ HÌNH XE CÔNG NGHỆ

Nguyễn Thị Thúy Hồng¹, Nguyễn Phạm Thùy Dương^{1*}, Vũ Minh Anh²

Trần Thị Trâm Anh¹, Trần Linh Trang¹, Nguyễn Thị Huyền Trang¹

¹Viện Thương mại và Kinh tế Quốc tế - Đại học Kinh tế Quốc dân

²Viện Đào tạo Tiên tiến, Chất lượng cao & POHE - Đại học Kinh tế Quốc dân

THÔNG TIN BÀI BÁO	TÓM TẮT
Ngày nhận bài: 30/4/2025	Nghiên cứu được thực hiện từ 11/2024 - 4/2025, nhằm mục tiêu đánh giá tổng quan mô hình kinh tế chia sẻ trong lĩnh vực vận tải đường bộ thông qua mô hình xe công nghệ, phân tích ảnh hưởng của chúng tới kinh tế Việt Nam và đưa ra một số giải pháp phát triển. Nhóm tác giả áp dụng phương pháp nghiên cứu định tính, sử dụng các nguồn dữ liệu thứ cấp, bằng cách phân tích các dữ liệu liên quan thu thập được từ ABI Research, Q&Me và các phát hiện từ các công trình trước đây. Kết quả nghiên cứu cho thấy năm 2019, ứng dụng Grab chiếm thị phần lớn nhất (73%), tiếp đến là hãng Be (16%) và Gojek (10%). Năm 2024, khi công ty XanhSM xuất hiện, thị phần có thay đổi, trong đó Grab vẫn chiếm 42%, XanhSM chiếm 19%, Be chiếm 13%, thị phần của công ty Gojek chỉ còn 7%. Sự xuất hiện của các hãng xe công nghệ đã tối ưu hóa thời gian, tiết kiệm chi phí, nâng cao hiệu quả sử dụng tài nguyên trong cộng đồng, tạo công ăn việc làm và thu nhập cho người dân, tạo sự cạnh tranh minh bạch và giảm chi phí cho người sử dụng. Tuy nhiên, sự có mặt của các hãng xe công nghệ cũng gây khó khăn cho các hãng taxi truyền thống, làm tăng áp lực lên hệ thống giao thông. Việc quản lý thuế cũng gặp nhiều khó khăn khi dịch vụ xe công nghệ tăng quá nhanh. Để quản lý hiệu quả mô hình kinh doanh xe công nghệ, cần đảm bảo cạnh tranh công bằng, minh bạch thị trường, khuyến khích sử dụng phương tiện xanh và tăng cường giám sát thu thuế đối với doanh nghiệp chia sẻ.
Ngày hoàn thiện: 26/8/2025	
Ngày đăng: 26/8/2025	
TỪ KHÓA	
Kinh tế chia sẻ	
Vận tải	
Xe công nghệ	
Thực trạng	
Việt Nam	

DOI: <https://doi.org/10.34238/tnu-jst.12709>

* Corresponding author. Email: duongnpt.neco.neu@gmail.com

1. Giới thiệu

Dựa trên nhiều nghiên cứu, khái niệm "Chia sẻ" đã tồn tại từ lâu đời, thể hiện qua các hệ thống trao đổi hàng hóa cũng như trong đời sống cộng đồng [1]-[3]. Chia sẻ có thể được hiểu đơn giản là việc chúng ta cho người khác sử dụng những gì mình có, và ngược lại, tiếp nhận từ người khác thứ mà chúng ta cần sử dụng [4]. Từ khái niệm này, mô hình kinh tế chia sẻ đã được hình thành và được định nghĩa là "hoạt động ngang hàng (peer-to-peer) dựa trên việc nhận, cho hoặc chia sẻ quyền tiếp cận hàng hóa và dịch vụ, được điều phối thông qua các dịch vụ trực tuyến cộng đồng" [5]. Cụ thể, mô hình này giúp tối ưu hóa kết nối giữa những người sở hữu tài nguyên nhàn rỗi và những người có nhu cầu sử dụng, mang lại hiệu quả cao và giảm thiểu chi phí [6], [7].

Trong đó, vận tải là một trong những lĩnh vực tiên phong và đã phát triển mạnh mẽ mô hình kinh tế chia sẻ. Mô hình kinh tế chia sẻ trong lĩnh vực vận tải là "việc kinh doanh dựa trên chia sẻ việc sử dụng một tài sản và tài nguyên vận tải giữa các cá nhân hoặc tổ chức khác nhau" [8]. Khác với các mô hình kinh doanh truyền thống, nơi người sử dụng lao động quyết định trách nhiệm công việc, lịch làm việc và mức lương, các mô hình kinh doanh theo hình thức "chia sẻ" cho phép tài xế đã đăng ký tự quyết định thời gian làm việc và khối lượng công việc một cách độc lập [9]. Các doanh nghiệp hoạt động theo mô hình kinh tế chia sẻ đã huy động một số lượng lớn phương tiện vận tải (ô tô, xe máy) của cá nhân, đơn vị kinh doanh tham gia vào loại hình dịch vụ vận tải trực tuyến và kinh doanh dựa trên ứng dụng công nghệ kết nối vận tải [10]. Cho đến nay, thị trường gọi xe công nghệ đang phát triển lớn mạnh với nhiều các hãng gọi xe khác nhau với năng lực phục vụ hàng trăm nghìn phương tiện như Grab, Be, XanhSM, Gojek, Vato, Fastgo, MyGo... [11]. Thị trường gọi xe công nghệ tại Việt Nam năm 2023 đạt quy mô 727,73 triệu USD; năm 2024 ước tính đạt 880 triệu USD; với tốc độ tăng trưởng 19,5% trong giai đoạn 2024-2029 [12].

Nghiên cứu này nhằm đánh giá thực trạng mô hình kinh tế chia sẻ thông qua mô hình hoạt động xe công nghệ, từ đó đưa ra những kiến nghị chính sách nhằm thúc đẩy sự phát triển bền vững của mô hình này trong lĩnh vực vận tải tại Việt Nam.

2. Phương pháp nghiên cứu

Nhóm tác giả thực hiện đánh giá bằng phương pháp định tính thông qua phân tích, so sánh dữ liệu thứ cấp thu thập được từ ABI Research, Q&Me và các công trình nghiên cứu trước đây về thị phần, vị thế trên thị trường Việt Nam của xe công nghệ; chiến lược phát triển của các doanh nghiệp xe công nghệ.

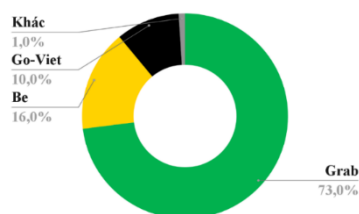
Thời gian nghiên cứu: từ tháng 11/2024 - tháng 4/2025.

3. Kết quả và thảo luận

3.1. Thực trạng mô hình xe công nghệ tại Việt Nam

3.1.1. Thị phần và vị thế trên thị trường

Bắt đầu xuất hiện tại Việt Nam từ năm 2014 với Grab và Uber, mô hình xe công nghệ không chỉ thay đổi thói quen di chuyển của người tiêu dùng mà còn khiến ngành giao thông vận tải tại Việt Nam chuyển mình mạnh mẽ. Theo Bộ Công thương [13], với tốc độ tăng trưởng bình quân đạt khoảng 30-35% mỗi năm trong giai đoạn từ 2015 - 2023, thị trường gọi xe trực tuyến (gọi xe công nghệ) tại Việt Nam có tiềm năng lớn, được ví như một "chiếc bánh hấp dẫn" các nhà đầu tư. Tính đến nửa đầu năm 2019, đã có 200 triệu chuyến xe hoàn thành thông qua các ứng dụng tại Việt Nam. Về thị phần, Hình 1 cho thấy Grab áp đảo với 146 triệu cuộc xe nửa đầu năm 2019, tương đương 73% thị phần [14]. Tiếp đến là Be, ứng dụng ra mắt cuối năm 2018 với 31 triệu cuộc xe, tương đương 16% thị phần [14]. Dù có nhiều thu hút trong thời gian đầu, Gojek đã bị Be qua mặt, tạm xếp ở vị trí thứ ba, với 21 triệu chuyến xe, tương ứng 10% thị phần [14]. Dưới sức ép thị trường, các hãng xe tiếp tục cạnh tranh khốc liệt, dần làm thay đổi thị phần gọi xe công nghệ, đặc biệt sau tác động của đại dịch Covid.



Hình 1. Thị phần gọi xe công nghệ theo tổng số chuyến đầu năm 2019
(Nguồn: [14])

Sự xuất hiện của hãng Xanh SM năm 2023 đã làm thay đổi thị phần các hãng xe công nghệ, trong đó nắm giữ thị phần lớn nhất là 3 hãng xe Grab, Be và Xanh SM. Đánh giá về quy mô thị trường gọi xe Việt Nam năm 2024, theo số liệu Hãng nghiên cứu thị trường Mordor Intelligence (Ấn Độ), có thể thấy thị trường gọi xe tại Việt Nam ước tính đạt 880 triệu USD và có tốc độ tăng trưởng 19,5% trong giai đoạn 2024-2029 [15]. Grab là hãng xe có thị phần lớn nhất nhưng có xu hướng giảm dần bởi sự cạnh tranh của hai hãng xe công nghệ là Be và Xanh SM [16]. Cụ thể, ở số liệu thị phần gọi xe công nghệ 2 bánh (Hình 2), 42% người Việt sẽ lựa chọn Grab khi muốn sử dụng dịch vụ di chuyển bằng xe máy. Be đứng vị trí thứ hai với tỷ lệ 32% và Xanh SM đạt tỷ lệ là 19%. Trong khi đó, chỉ 7% người dùng cho biết thường xuyên sử dụng Gojek.

Trong giai đoạn 4 năm (Hình 2), vào năm 2021 có 60% người dùng Việt thường xuyên sử dụng dịch vụ gọi xe của Grab, 19% lựa chọn Be thường xuyên và 18% chọn Gojek. Tuy nhiên, năm 2024, thứ hạng đã có sự thay đổi khi Be tăng 13% số lượng người dùng thường xuyên nhờ khả năng mở rộng dịch vụ cả chiều ngang và chiều dọc [17]. Trong khi đó, Grab còn 42% và Gojek còn 7% do những áp lực gia tăng từ đối thủ nội địa Be và Xanh SM kết hợp với xu hướng dịch chuyển sang các phương tiện thân thiện môi trường [16], [18]. Năm 2024, tận dụng lợi thế độc quyền, Xanh SM xuất hiện với thị phần 19% đang thiết lập lại cục diện của thị trường gọi xe tại Việt Nam.



Hình 2. So sánh thị phần gọi xe công nghệ Việt năm 2021 và 2024
(Nguồn: [18])

Sự thay đổi thị phần một cách đáng kể của các hãng xe công nghệ qua 4 năm là minh chứng cho thấy thị trường xe công nghệ tại Việt Nam có sự cạnh tranh rất khốc liệt. Hiện nay, tất cả các công ty tham gia vẫn trong giai đoạn đầu tư, chấp nhận lỗ để cạnh tranh thị phần. Không chỉ cạnh tranh trong cùng ngành mà như mảng gọi xe, các ứng dụng gọi xe công nghệ cũng phải cạnh tranh với các hãng taxi truyền thống và taxi mới, trong đó là sự ra đời của Xanh SM, làm cho thị trường càng gắt gao hơn nữa, trong khi đây là mảng kinh doanh trọng tâm, làm nền tảng cho các mảng khác. Cũng giống với thương mại điện tử, nhiều công ty chuyển hướng tập trung đầu tư vào ngành gọi xe công nghệ bao gồm các tập đoàn lớn và các công ty start-up. Trong khi đó, nhu cầu về thị trường có hạn nên thị phần của các hãng ngày càng bị thu hẹp, không còn hấp dẫn như trước. Thị trường gọi xe chủ yếu cạnh tranh về giá, sự đa dạng về sản phẩm và nền tảng sử dụng [12].

3.1.2. Chiến lược phát triển

Trong bối cảnh cạnh tranh gay gắt và người tiêu dùng ngày càng thắt chặt chi tiêu, mỗi doanh nghiệp cung cấp dịch vụ xe công nghệ đều có chiến lược phát triển riêng nhằm chiếm lấy thị phần. Các hãng xe công nghệ cũng phải chuyển hướng theo xu hướng phát triển bền vững khi hầu hết các thành phố lớn của Việt Nam đã và đang đối mặt với ô nhiễm không khí. Theo báo cáo

của IQAir, nồng độ PM2.5 trung bình năm của Việt Nam khoảng $24,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$, cao gấp 5 lần so với khuyến cáo của Tổ chức Y tế Thế giới [19]. Xét đến chiến lược phát triển của Grab, hãng xe công nghệ này hướng tới áp dụng công nghệ vào trong sản phẩm dịch vụ của họ [20]. Có thể thấy, Grab đã hợp tác với OpenAI để cải thiện bản đồ số GrabMaps thông qua công nghệ thị giác máy tính, xóa bỏ rào cản ngôn ngữ và tăng trải nghiệm khách hàng khi sử dụng dịch vụ. Grab còn cung cấp đa dạng các lựa chọn dịch vụ với chiến lược giá hợp lý để phù hợp với nhu cầu của từng khách hàng, có thể kể đến như GrabFood, GrabMart, GrabBike và GrabCar. Grab cũng đã triển khai rất nhiều chương trình trách nhiệm xã hội như Dự án Grab for Good Forest, Sáng kiến giảm nhựa sống xanh hay Dự án GrabConnect. Xét đến chiến lược phát triển của Xanh SM, hãng hướng tới mục tiêu trở thành hãng xe công nghệ số 1 trong lòng khách hàng [21]. Xanh SM cung cấp những dịch vụ như sau: Taxi điện, Xanh SM Bike, Xanh Express, và nền tảng Xanh SM Platform. Bên cạnh đó, nền tảng cũng đưa ra chiến lược giá cạnh tranh như Xanh SM Bike cung cấp cước phí thấp nhất trên thị trường. Xanh SM còn hướng tới kết nối và hình thành hệ sinh thái di chuyển và du lịch xanh - thông minh trên khắp Việt Nam, là hãng xe đầu tiên tại Việt Nam sử dụng xe điện vào mô hình của mình, phù hợp với xu thế chung của thế giới và nỗ lực, cam kết của Việt Nam nhằm hướng tới phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050 [22]. Xét đến chiến lược phát triển của Be, nền tảng hướng tới cải thiện trải nghiệm sử dụng dịch vụ cho khách hàng. Be Group mở rộng các dịch vụ gọi xe, giao hàng và tài chính, hướng tới mục tiêu phục vụ 20 triệu người dùng [23]. Ngoài ra, Be mở rộng mạng lưới đối tác như hợp tác với ứng dụng BusMap và bắt đầu có động thái để theo đuổi chiến lược di chuyển xanh.

3.2. Đánh giá tác động của mô hình xe công nghệ tới nền kinh tế Việt Nam

3.2.1. Tác động tích cực

Tận dụng hiệu quả nguồn lực xã hội: Kinh tế chia sẻ, đặc biệt mô hình gọi xe công nghệ, giúp tận dụng hiệu quả nguồn lực nhàn rỗi như tài sản và thời gian, qua đó kết nối phương tiện dư thừa với người có nhu cầu, mang lại lợi ích kinh tế – xã hội và tạo giá trị mới. Tại Việt Nam, chương trình “Chuyển đổi số Bộ Giao thông vận tải đến năm 2025, định hướng đến năm 2030” khuyến khích phát triển các mô hình kinh tế chia sẻ phục vụ nhu cầu di chuyển để giảm dân số lượng sở hữu các phương tiện cá nhân [24]. Đồng thời, các nền tảng như Xanh SM còn thúc đẩy xu hướng di chuyển xanh bằng xe điện, góp phần giảm khí thải, ô nhiễm không khí và hỗ trợ mục tiêu phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050.

Tạo công ăn việc làm và thu nhập cho người lao động: Mô hình gọi xe công nghệ tạo ra cơ hội việc làm linh hoạt, phù hợp với nhiều nhóm lao động tại Việt Nam. Sự phát triển của các nền tảng số đã giúp hàng trăm nghìn tài xế xe máy và ô tô có việc làm.

Thúc đẩy tính cạnh tranh và phát triển công nghệ: Mô hình xe công nghệ đã thúc đẩy đổi mới sáng tạo, phát triển công nghệ và tăng cường cạnh tranh trong ngành vận tải. Sự cạnh tranh giữa các hãng xe công nghệ khuyến khích sáng tạo, cải tiến, và áp dụng công nghệ hiện đại như AI, Big Data, và blockchain để tối ưu hóa vận hành và nâng cao trải nghiệm khách hàng. Bên cạnh đó, sự cạnh tranh khốc liệt này đòi hỏi doanh nghiệp truyền thống phải chuyển đổi mô hình, áp dụng công nghệ để nâng cao khả năng cạnh tranh, cải tiến dịch vụ, giảm chi phí và tối ưu hóa thời gian giao dịch.

3.2.2. Tác động tiêu cực

Sự cạnh tranh không bình đẳng giữa xe công nghệ và xe truyền thống: Mô hình xe công nghệ làm gia tăng sự cạnh tranh không bình đẳng giữa doanh nghiệp truyền thống và doanh nghiệp chia sẻ, do khung pháp lý chưa hoàn thiện. Các hãng taxi truyền thống, vốn phải gánh chịu chi phí cố định cao và tuân thủ nghiêm ngặt các quy định pháp luật, gặp rất nhiều khó khăn trong việc cạnh tranh về giá. Điều này dẫn đến sự suy giảm số lượng doanh nghiệp taxi truyền thống và phá vỡ cấu trúc cạnh tranh lành mạnh trên thị trường.

Sự cạnh tranh không lành mạnh giữa các hãng xe công nghệ: Thị trường xe công nghệ tại Việt Nam đang phát triển mạnh mẽ, nhưng đã xuất hiện vấn đề về cạnh tranh không lành mạnh,

điều này làm mất cân bằng thị trường và đẩy các đối thủ nhỏ vào thế bất lợi. Ngoài ra, các hãng còn áp dụng mức chiết khấu cao đối với tài xế, gây áp lực lên thu nhập và buộc họ phải làm việc nhiều giờ. Một số hãng cũng sử dụng chiến dịch marketing tiêu cực, làm xấu đi hình ảnh ngành và cản trở sự phát triển bền vững.

Gây áp lực lên hạ tầng giao thông và môi trường: Mô hình xe công nghệ đang phần nào gây sức ép lên hạ tầng giao thông ở các thành phố lớn tại Việt Nam. Nếu quá nhiều ô tô, xe máy cùng tham gia giao thông để phục vụ các ứng dụng công nghệ, cũng đồng nghĩa với việc làm gia tăng mạnh mẽ lượng khí thải gây ô nhiễm môi trường. Ngoài ra, việc tài xế thường xuyên sử dụng điện thoại trong quá trình di chuyển để tìm đường, trao đổi với khách hàng cũng mang đến nhiều nguy hiểm cho người tham gia giao thông.

Khó khăn trong công tác quản lý thuế: Các công ty nước ngoài hoạt động trong lĩnh vực này thường chỉ nộp thuế thu nhập doanh nghiệp trực tiếp mà không kê khai đầy đủ các chi phí liên quan ở nước ngoài, khiến cơ quan thuế Việt Nam khó kiểm soát. Hơn nữa, việc thiếu chính sách quản lý các giao dịch điện tử xuyên biên giới làm gia tăng nguy cơ thất thu thuế từ các hoạt động kinh tế chia sẻ.

3.3. Giải pháp phát triển xe công nghệ tại Việt Nam

Thứ nhất, đảm bảo sự cạnh tranh công bằng, văn minh giữa doanh nghiệp vận tải truyền thống và doanh nghiệp xe công nghệ: Nhà nước cần xem xét sửa đổi, ban hành các quy định pháp lý, đặc biệt là Luật Doanh nghiệp và Luật Đầu tư, cùng các văn bản hướng dẫn thi hành liên quan, nhằm bảo đảm môi trường kinh doanh bình đẳng giữa các loại hình. Nghiên cứu việc áp dụng cơ chế pháp luật tương đương liên quan đến đến lao động, bảo hiểm, giấy phép kinh doanh, tiêu chuẩn an toàn... giữa loại hình kinh doanh truyền thống và kinh doanh kinh tế chia sẻ. Chính phủ cần triển khai các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp truyền thống thích ứng với sự thay đổi của thị trường, bao gồm chuyển đổi mô hình kinh doanh, thúc đẩy chuyển đổi số và ứng dụng công nghệ 4.0, từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh trong ngành vận tải. Bên cạnh đó, cần có các giải pháp giải quyết mâu thuẫn xã hội liên quan đến lao động, thu nhập, thị phần và các tranh chấp giữa doanh nghiệp truyền thống và doanh nghiệp kinh tế chia sẻ, đặc biệt là những tổn thất do cạnh tranh không lành mạnh gây ra.

Thứ hai, đảm bảo thị trường kinh doanh xe công nghệ vận hành minh bạch, lành mạnh: Chính phủ cần xem xét, sửa đổi bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật liên quan như Luật Cạnh tranh nhằm giám sát chặt chẽ các hành vi cạnh tranh không lành mạnh như phá giá, tung tin đồn thất thiệt, và áp dụng mức chiết khấu bất hợp lý để tranh giành thị phần. Ngoài ra, cần tổ chức các hoạt động, chương trình tăng cường đạo đức kinh doanh, khuyến khích doanh nghiệp tập trung nâng cao chất lượng dịch vụ và hợp tác lành mạnh vì sự phát triển bền vững trong tương lai.

Thứ ba, tăng cường sử dụng phương tiện chạy bằng điện hay năng lượng tái tạo: Chính phủ cần áp dụng công cụ chính sách như thuế, phí bảo vệ môi trường, đồng thời sửa đổi quy định pháp luật về đăng ký, quản lý doanh nghiệp kinh tế chia sẻ. Cần đẩy mạnh công tác tuyên truyền, nâng cao nhận thức cộng đồng về việc sử dụng phương tiện thay thế, xây dựng thêm trạm sạc điện và triển khai các gói hỗ trợ tài chính để thúc đẩy nhu cầu sử dụng xe điện.

Thứ tư, tăng cường giám sát chặt chẽ công tác thu thuế: Nhà nước cần rà soát và sửa đổi các quy định pháp luật về đầu tư liên quan đến các nhà cung cấp nền tảng kết nối trong mô hình kinh tế chia sẻ ở Việt Nam, đồng thời xác định các lỗ hổng pháp lý và bổ sung kịp thời. Cơ quan quản lý thuế cần có cơ chế bắt buộc các nền tảng xe công nghệ khai báo đầy đủ hoạt động kinh doanh để xác định đối tượng và số thuế cần thu. Cần đẩy mạnh ứng dụng công nghệ AI, Big Data, và blockchain để đơn giản hóa thủ tục hành chính và cải thiện công tác quản lý thuế.

4. Kết luận

Mô hình kinh tế chia sẻ ra đời để đáp ứng những yêu cầu về xu hướng tận dụng tốt các nguồn lực của nền kinh tế. Giai đoạn 2021–2024 cho thấy sự dịch chuyển rõ rệt trong thị phần dịch vụ gọi

xe công nghệ. Kết quả phản ánh tính cạnh tranh ngày càng khốc liệt. Chiến lược cạnh tranh tập trung chủ yếu vào giá cả, đa dạng hóa sản phẩm và tối ưu hóa nền tảng công nghệ. Sự xuất hiện của các hãng xe công nghệ cũng đem lại tối ưu hóa thời gian, tiết kiệm chi phí, qua đó nâng cao hiệu quả sử dụng tài nguyên trong cộng đồng, tạo công ăn việc làm và thu nhập cho người dân, tạo sự cạnh tranh minh bạch và giảm chi phí cho người sử dụng. Tuy nhiên, sự có mặt của các hãng xe công nghệ cũng gây khó khăn cho các hãng taxi truyền thống, làm tăng áp lực lên hệ thống giao thông, với chiết khấu làm thêm cao sẽ ảnh hưởng đến sức khỏe tài xế, vì vậy cũng gây ra những rủi ro cho khách hàng. Việc quản lý thuế cũng gặp nhiều khó khăn khi dịch vụ xe công nghệ tăng quá nhanh. Để đảm bảo cạnh tranh công bằng và minh bạch, Nhà nước cần sửa đổi các quy định pháp lý như Luật Doanh nghiệp, Luật Đầu tư, Luật Cạnh tranh; tăng cường giám sát thuế với doanh nghiệp kinh tế chia sẻ; đồng thời hỗ trợ doanh nghiệp truyền thống chuyển đổi số. Bên cạnh đó, cần thúc đẩy sử dụng phương tiện xanh nhằm giảm áp lực lên hạ tầng và môi trường. Nhìn chung, mô hình kinh tế chia sẻ, điển hình là mô hình xe công nghệ đã góp phần đáng kể vào việc nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực, thúc đẩy đổi mới sáng tạo và gia tăng tiện ích cho người dùng. Trong tương lai, việc chuyển sang sử dụng các phương tiện thân thiện với môi trường cùng chính sách hỗ trợ của Nhà nước sẽ thúc đẩy phát triển bền vững cho các doanh nghiệp trong lĩnh vực này.

TÀI LIỆU THAM KHẢO/ REFERENCES

- [1] J. Albors, A. I. Ramos, and J. L. Hervás, *Business innovation observatory: The collaborative economy*, European Commission, 2008.
- [2] R. Belk, "Sharing," *Journal of Consumer Research*, vol. 36, no. 5, pp. 715-734, 2010.
- [3] A. Sundararajan, *The sharing economy: The end of employment and the rise of crowd-based capitalism*, MIT Press, 2016.
- [4] R. Belk, "Why not share rather than own?" *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 611, pp. 126-140, May 2007.
- [5] J. Hamari, M. Sjöklint, and A. Ukkonen, "The sharing economy: Why people participate in collaborative consumption," *Journal of the Association for Information Science and Technology*, vol. 67, no. 9, pp. 2047-2059, 2015.
- [6] M. Sadiq, M. Moslehpour, R. Qiu *et al.*, "Sharing economy benefits and sustainable development goals: Empirical evidence from the transportation industry of Vietnam," *Journal of Innovation & Knowledge*, vol. 8, no. 1, 2023, Art. no. 100290.
- [7] H. H. Le and B. T. Nguyen, "Factors affecting the development of the sharing economy model in delivery activities in Vietnam during the Covid-19 pandemic," *Journal of Positive School Psychology*, vol. 6, no. 9, pp. 4510-4517, 2022.
- [8] World Bank, *The Sharing Economy: Issues and Implications for Development*, Washington, DC: World Bank, 2016.
- [9] A. A. Shaikh, F. Liebana-Cabanillas, M. Alharthi, H. Alamoudi, and H. Karjaluo, "Analysing user well-being in ridehailing services," *Spanish Journal of Marketing - ESIC*, vol. 28, no. 2, pp. 207-227, 2024.
- [10] H. H. Le *et al.*, "The sharing economy model in Vietnam – A case study of Grab ride-hailing," *State Management Journal*, 2024. [Online]. Available: <https://www.quanlynhanuoc.vn/2024/05/14/mo-hinh-kinh-te-chia-se-tai-viet-nam-nghien-cuu-truong-hop-xe-cong-nghe-grab/>. [Accessed Jan. 14, 2025].
- [11] T. N. Vu, "The impacts of the sharing economy on vietnam's transport sector," *Industry and trade magazine - Research Results and Technology*, no. 29-30, December 2020. [Online]. Available: <https://tapchicongthuong.vn/tac-dong-cua-kinh-te-chia-se-trong-linh-vuc-van-tai-o-viet-nam-78513.htm>. [Accessed Jan. 14, 2025].
- [12] T. Huu, "Vietnam's ride-hailing market: Gojek exits as the 'Big Three' competition intensifies," *Investment Newspaper*, 2024. [Online]. Available: <https://baodautu.vn/thi-truong-goi-xe-cong-nghe-tai-viet-nam-gojek-rut-lui-cuoc-dua-tam-hung-them-khoc-liet-d224589.html>. [Accessed Nov. 22, 2024].
- [13] V. Khanh, "Ride-hailing market dominated by foreign players; will Pham Nhat Vuong's company and Be reshape the market?" *CaféF*, 2023. [Online]. Available: <https://cafef.vn/mieng-banh-goi-xe-cong-nghe-roi-vao-tay-ong-lon-ngoai-cong-ty-cua-ong-pham-nhat-vuong-hop-suc-voi-be-lieu-co-ve-lai-thi-truong-188230329091535389.chn>. [Accessed Nov. 17, 2024].

- [14] M. Phuc, "2019: A turbulent year for ride-hailing with three CEOs stepping down, Gojek and Be missing targets, Grab investing over USD 100 million in Vietnam," 2020. [Online]. Available: <https://doanhnghiepkinhdoanh.doanhnhavn.vn/2019-nam-bien-dong-cua-xe-cong-nghe-voi-3-ceo-nghi-viec-go-viet-be-lo-ke-hoach-grab-do-hon-100-trieu-usd-vao-viet-nam-4320191231145939986.htm>. [Accessed Nov. 22, 2024].
- [15] Mordor Intelligence, "Vietnam ride-sharing market: Analysis of market size, market share, trends, and growth forecast (2024–2029)," (in Vietnamese), 2023. [Online]. Available: <https://www.mordorintelligence.com/vi/industry-reports/vietnam-ride-hailing-market>. [Accessed Nov. 22, 2024].
- [16] K. Vu, "Air pollution: 70% comes from transportation," *Economic & Urban Newspaper*, 2022. [Online]. Available: <https://kinhthedoithi.vn/o-nhiem-khong-khi-70-do-phuong-tien-giao-thong.html>. [Accessed Nov. 22, 2024].
- [17] T. Tri, "Ride-hailing war: Grab gradually loses market share, BE boasts 50% increase in customers," 2025. [Online]. Available: <https://markettimes.vn/cuoc-chien-goi-xe-cong-nghe-grab-mat-dan-thi-phan-be-khoe-tang-50-luong-khach-75387.html>. [Accessed May. 19, 2025].
- [18] Q. Nhu, "Revenue increases, market share decreases: Grab's picture in the Vietnamese market," 2025. [Online]. Available: <https://vneconomy.vn/doanh-thu-tang-thi-phan-giam-buc-tranh-cua-grab-tai-thi-truong-viet-nam.htm>. [Accessed May. 19, 2025].
- [19] IQAir, "2022 World Air Quality Report," 2022. [Online]. Available: <https://www.iqair.com/vi/newsroom/world-air-quality-report-press-release-2022>. [Accessed Nov. 22, 2024].
- [20] GrabMaps, "2024 GrabMaps Year In Review: Building Stronger & Better Maps," 2025. [Online]. Available: <https://grabmaps.grab.com/resources/grabmaps-2024-year-in-review>. [Accessed Jan. 14, 2025].
- [21] Better Choice Award 2024, [Online]. Available: <https://betterchoice.vn/chi-tiet-de-cu/xanh-sm-167.htm>. [Accessed Jan. 14, 2025].
- [22] V. Khanh, "Xanh SM – a pioneering brand laying the foundation for green transport and a sustainable future in Vietnam," 2023. [Online]. Available: <https://markettimes.vn/xanh-sm-thuong-hieu-tien-phong-xay-nen-mong-cho-giao-thong-xanh-kien-tao-tuong-lai-xanh-tai-viet-nam-48567.html>. [Accessed Nov. 22, 2024].
- [23] T. Hoang, "Hot: Be app secures over VND 739 billion investment from VPBank Securities, taking on Grab and Shopee Food," CafeF, 2024. [Online]. Available: <https://cafef.vn/nong-ung-dung-be-vua-nhan-dau-tu-hon-739-ty-tu-vpbank-securities-quyet-dau-voi-grab-shopee-food-188240110095120241.chn>. [Accessed Jan. 14, 2025].
- [24] Ministry of Transport, "Digital Transformation Program of the Ministry of Transport to 2025, with orientation to 2030," 2020. [Online]. Available: [https://sgtvt.hochiminhcity.gov.vn/Files/2/chuong-trinh-chuyen-doi-so-bo-gtvt-2.signed%20\(1\).pdf](https://sgtvt.hochiminhcity.gov.vn/Files/2/chuong-trinh-chuyen-doi-so-bo-gtvt-2.signed%20(1).pdf). [Accessed Nov. 17, 2024].