

Adaptive Spaces

Sản xuất & vận chuyển: Những xu hướng mới của thị trường BĐS phục vụ ngành sản xuất ô tô và logistics

REPORT

Châu Á-Thái Bình Dương

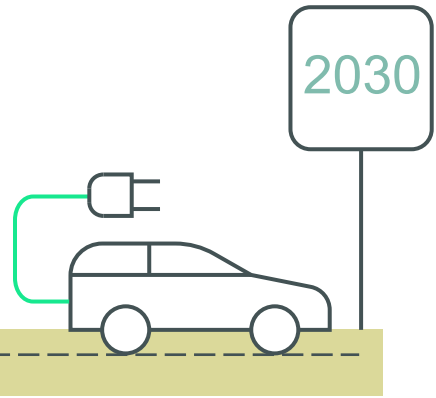
BP. Nghiên cứu CBRE
07/2026



Ô tô truyền thống chịu áp lực do chuyển đổi sang xe điện

Trước 2030

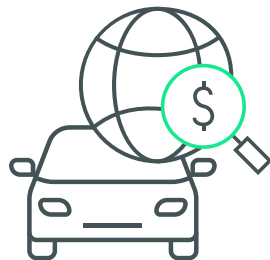
Sản lượng xe điện và xe hybrid toàn cầu dự kiến vượt xe sử dụng động cơ đốt trong (ICE)



Nguồn: Bloomberg, 07/2026

95 tỷ USD

Là giá trị từ các tài sản liên quan đến ICE tại khu vực Châu Á – Thái Bình Dương sẽ cần tái cấu trúc hoặc thoái vốn trong vòng 5 năm tới.



Nguồn: Bloomberg, thông tin từ doanh nghiệp BP. Nghiên cứu CBRE Việt Nam, 07/2026.

Ý nghĩa đối với khách thuê và chủ sở hữu bất động sản

Các nhà sản xuất thiết bị gốc (OEM) và nhà cung cấp linh kiện ô tô (OES) đang điều chỉnh chiến lược bất động sản để thích ứng với quá trình chuyển đổi sang xe điện (EV).



Sản xuất

Nhà máy sản xuất tinh gọn, tối ưu hơn

Định hướng mới

Mô hình tinh gọn tài sản

Nhà máy sản xuất thông minh

Mô hình cũ

Mô hình Tập trung vốn

Cơ sở sản xuất sử dụng nhiên liệu xăng dầu



Dịch chuyển

Thị trường mới
Yêu cầu mới

Định hướng mới

Kho sẵn sàng cấp điện, đạt chuẩn ESG

Các cơ sở phân phối gần cảng

Mô hình cũ

Chuỗi cung ứng nội địa

Nguồn cung kho bãi hiện hữu

Bức tranh BĐS ngành ô tô tại Châu Á – Thái Bình Dương đang chuyển dịch



Giới thiệu

Ngành công nghiệp ô tô khu vực Châu Á – Thái Bình Dương đang trong giai đoạn chuyển đổi cấu trúc mang tính nền tảng. Sản xuất xe điện (EV) toàn cầu đang tăng tốc mạnh mẽ và được kỳ vọng sẽ vượt sản xuất xe động cơ đốt trong (ICE) để trở thành phân khúc chủ đạo trong vòng năm (05) năm tới.

Sự thay đổi này không chỉ tác động đến chiến lược sản phẩm của các hãng xe mà còn đặt ra yêu cầu tái cấu trúc đáng kể đối với hệ thống sản xuất và tài sản công nghiệp hiện hữu.

Phân tích của CBRE đối với 15 tập đoàn ô tô niêm yết lớn có hiện diện đáng kể tại Châu Á – Thái Bình Dương cho thấy khoảng 354 tỷ USD tài sản cố định (bao gồm bất động sản, nhà máy và thiết bị) đang gắn với hoạt động sản xuất ICE. Trong đó, khoảng một phần tư tài sản liên quan ICE nằm tại khu vực Châu Á – Thái Bình Dương, tương đương khoảng 95 tỷ USD. Khi sản lượng EV toàn cầu dự kiến vượt ICE trong những năm tới, một phần đáng kể của nhóm tài sản này có nguy cơ trở thành tài sản kém hiệu quả, trừ khi được tái sử dụng hoặc thoái vốn.

Sự dịch chuyển này đang thúc đẩy các doanh nghiệp ô tô tái đánh giá toàn diện dấu ấn sản xuất, mạng lưới chuỗi cung ứng và yêu cầu bất động sản trong khu vực.

Trong bối cảnh đó, báo cáo này xem xét chiến lược bất động sản sản xuất và logistics của ngành ô tô theo hai góc nhìn:



Sản xuất

Nhà máy sản xuất
tinh gọn, tối ưu hơn



Sự dịch chuyển

Thị trường mới
Yêu cầu mới



01

Sự dịch chuyển[?] lớn

Điện khí hóa không còn là xu hướng mới nổi - mà đã trở thành định hướng chủ đạo của ngành ô tô.



01 Sự chuyển dịch lớn

Châu Á – Thái Bình Dương dẫn đầu xu hướng điện khí hóa toàn cầu

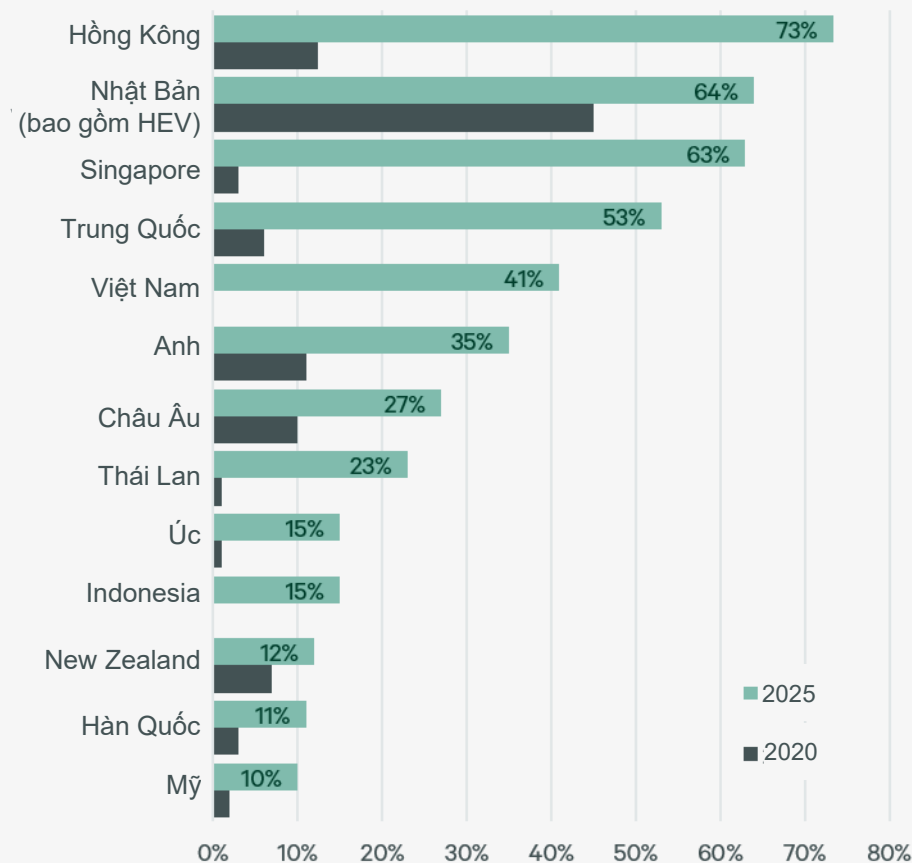


Quá trình điện khí hóa đang tái định hình ngành công nghiệp ô tô toàn cầu. Giai đoạn 2020–2025, doanh số xe điện toàn cầu tăng từ 3 triệu lên hơn 20 triệu xe/năm, tương ứng CAGR 48%, trong khi doanh số xe động cơ đốt trong (ICE) giảm nhẹ từ 65 triệu xuống 64 triệu xe (-2%).

Xu hướng này rõ nét nhất tại khu vực Châu Á – Thái Bình Dương. Trung Quốc đại lục là thị trường xe điện lớn nhất thế giới, với hơn 13 triệu xe bán ra trong năm 2025, chiếm 53% tổng doanh số xe mới. Tại Nhật Bản, xe hybrid chiếm khoảng 64% doanh số xe mới, tuy nhiên phần lớn vẫn sử dụng nhiên liệu hóa thạch; xe thuần điện (BEV) và hybrid sạc điện (PHEV) chỉ chiếm khoảng 3%.

Tại Đông Nam Á, quá trình chuyển đổi diễn ra nhanh chóng, với EV hiện chiếm 41% doanh số xe mới tại Việt Nam và 23% tại Thái Lan, từ mức gần như bằng 0 cách đây 5 năm. Các thị trường đang ở giai đoạn đầu như Indonesia (15%), Australia (15%) và Hàn Quốc (11%) đều đã vượt ngưỡng 10% trong năm 2025.

Hình 1: Tỷ trọng doanh số xe điện (%) tại một số thị trường, 2020 so với 2025



Nguồn: Cơ quan Năng lượng Quốc tế, Sở Giao thông Vận tải Hồng Kông, Hiệp hội Đại lý Ô tô Nhật Bản, BP. Nghiên cứu CBRE, 07/2026.

Lưu ý: Doanh số xe điện (EV) bao gồm xe điện thuần (BEV) và xe hybrid sạc điện (PHEV), ngoại trừ Nhật Bản. Tại Nhật Bản, tỷ trọng EV bao gồm cả PHEV và xe hybrid (HEV). Đối với Hồng Kông, tỷ trọng EV được tính theo tỷ lệ xe điện đăng ký lần đầu trên tổng số xe con đăng ký lần đầu.

01 Sự chuyển dịch lớn

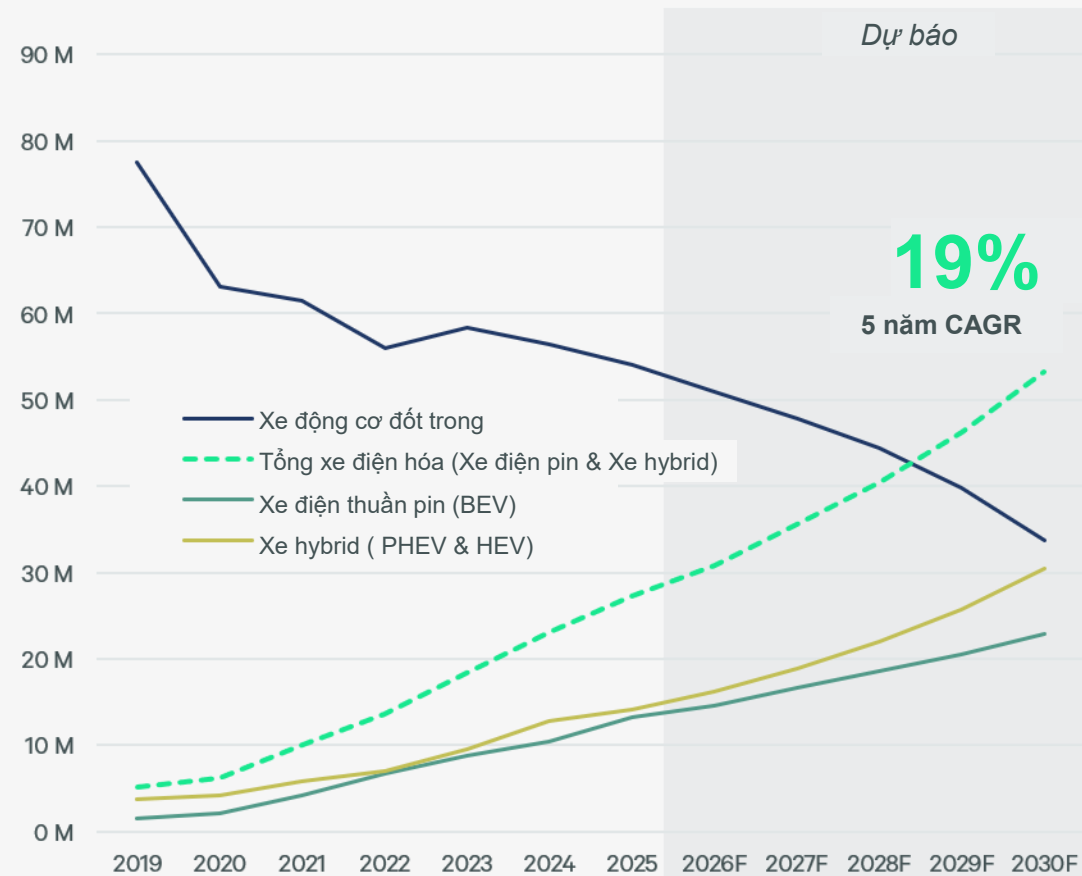
Sản xuất xe điện toàn cầu dự kiến sẽ vượt xe động cơ đốt trong (ICE) trước 2030



Các chính sách hỗ trợ mạnh mẽ của Chính Phủ, bao gồm trợ cấp mua xe, miễn thuế và giảm thuế nhập khẩu, đã thúc đẩy tốc độ thâm nhập EV nhanh chóng trên toàn khu vực. Bên cạnh yếu tố chính sách, chi phí vận hành thấp hơn và biến động giá nhiên liệu khiến EV trở thành lựa chọn hấp dẫn hơn đối với người tiêu dùng và các đơn vị vận hành. Biến động giá dầu tăng cùng bất ổn địa chính trị từ xung đột tại Trung Đông làm nổi bật vấn đề về việc phụ thuộc nhập khẩu dầu, đặc biệt tại Đông Nam Á, nơi tỷ lệ nhập khẩu nhiên liệu ở mức cao. Theo đó, Việt Nam gia hạn các ưu đãi thuế cho EV đến năm 2030 như một phần trong chiến lược an ninh năng lượng tổng thể. Điện khí hóa không còn là xu hướng mới nổi mà đã trở thành định hướng chủ đạo của ngành.

Các nhà sản xuất trong khu vực đang điều chỉnh chiến lược trước sự dịch chuyển cấu trúc này, thông qua việc rà soát đầu tư sản xuất, cắt giảm công suất ICE, đẩy mạnh đầu tư EV và tái định vị cơ sở sản xuất theo xu hướng nhu cầu. Ở cấp độ toàn cầu, sản lượng EV kết hợp dự kiến sẽ vượt sản lượng ICE trước năm 2030, và đã vượt tại Trung Quốc đại lục.

Hình 2: Sản lượng ô tô toàn cầu theo loại hình (2019–2030F)



Nguồn: Bloomberg, 07/2026.

PHEV là xe hybrid sạc điện (plug-in hybrid EV), HEV là xe hybrid (Hybrid EV).

01 Sự chuyển dịch lớn

95 tỷ USD tài sản sản xuất chịu áp lực của quá trình chuyển đổi sang EV

Sự chuyển dịch từ xe động cơ đốt trong (ICE) sang xe điện (EV) đang đặt ra thách thức mang tính cấu trúc với quy mô lớn đối với ngành công nghiệp ô tô. Là một trong những ngành thâm dụng tài sản nhất, các tập đoàn sản xuất ô tô (OEM) thường có 10–40% tổng vốn đầu tư vào tài sản cố định, bao gồm bất động sản, nhà xưởng và thiết bị. Phân tích của CBRE đối với 15 tập đoàn ô tô niêm yết lớn có hiện diện đáng kể tại Châu Á – Thái Bình Dương cho thấy khoảng 354 tỷ USD tài sản đang gắn với sản xuất ICE, trong đó khoảng một phần tư nằm trong khu vực này, tương đương khoảng 95 tỷ USD. Khi sản lượng EV toàn cầu dự kiến vượt ICE trong những năm tới, một phần đáng kể của nhóm tài sản này có nguy cơ trở thành tài sản kém hiệu quả, trừ khi được tái sử dụng hoặc thoái vốn.

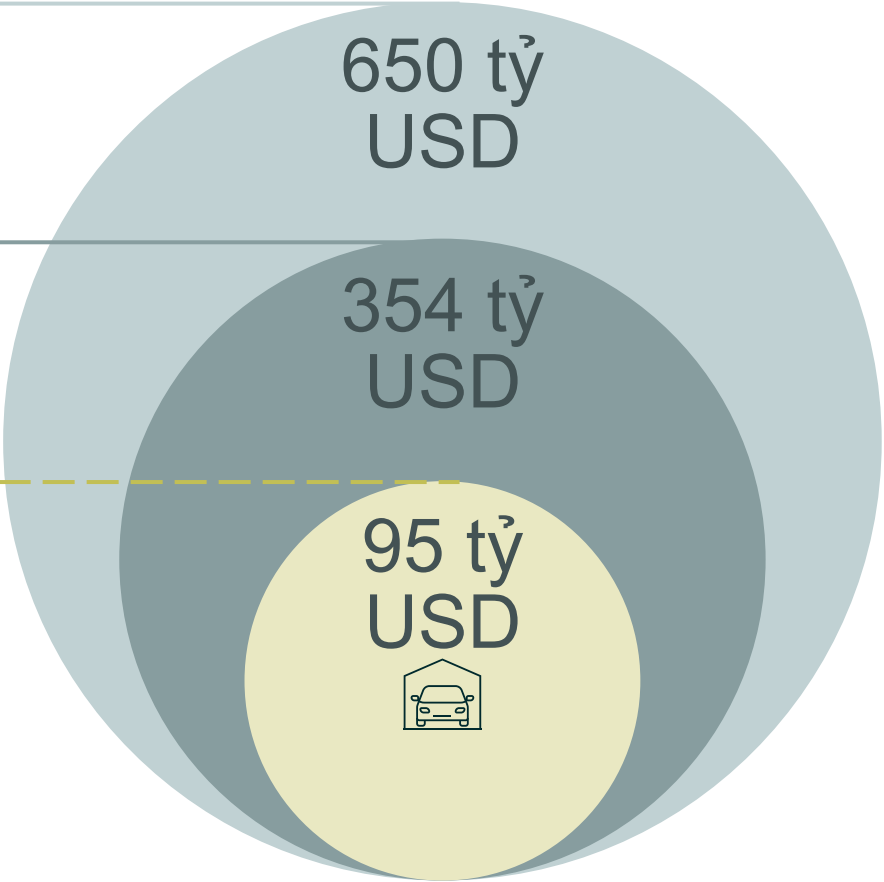
Xu hướng này có tác động đáng kể đến ngành. Các OEM phải đồng thời đầu tư mạnh vào công suất sản xuất EV mới và quản lý danh mục tài sản ICE hiện hữu, tạo ra áp lực vốn kếp và ảnh hưởng đến lợi nhuận. Trong bối cảnh đó, các nhà sản xuất đang đánh giá lại mạng lưới sản xuất, cắt giảm công suất ICE, đẩy mạnh đầu tư EV và tái định vị cơ sở sản xuất theo diễn biến nhu cầu. Quá trình này được kỳ vọng sẽ thúc đẩy làn sóng tái cấu trúc đáng kể, với tác động rõ nét đến thị trường bất động sản công nghiệp khu vực Châu Á – Thái Bình Dương trong những năm tới.

Hình 3: Ước tính tài sản sản xuất của 15 hãng ô tô lớn

TỔNG TÀI SẢN CỐ ĐỊNH (BẤT ĐỘNG SẢN, NHÀ XƯỞNG VÀ THIẾT BỊ)
tài sản cố định toàn cầu của 15 tập đoàn ô tô được chọn

GẮN VỚI SẢN XUẤT ICE
sử dụng tỷ trọng doanh số ICE so với EV/Hybrid làm tỷ lệ tham chiếu

BẤT ĐỘNG SẢN VÀ CÁC LOẠI TÀI SẢN LIÊN QUAN ICE TẠI CHÂU Á – THÁI BÌNH DƯƠNG
sử dụng tỷ trọng tài sản dài hạn của từng nhóm



Nguồn: Bloomberg, thông tin từ doanh nghiệp, BP. Nghiên cứu CBRE, 07/2026.

02

Sản xuất

Chiến lược 1 — Nhà máy sản xuất tinh gọn, tối ưu hơn



02 Sản xuất

Các nhà sản xuất ô tô ngày càng ưu tiên mô hình vận hành tinh gọn

Biên lợi nhuận các OEM tiếp tục chịu áp lực, chỉ trong khoảng 2–6%, trong khi tài sản cố định chiếm tới 45% tổng tài sản ở một số tập đoàn, tạo ra nhu cầu tái cơ cấu danh mục. Điều này thúc đẩy hai hướng: thoái vốn tài sản kém hiệu quả và chuyển sang mô hình hoạt động với tài sản gọn nhẹ hơn.

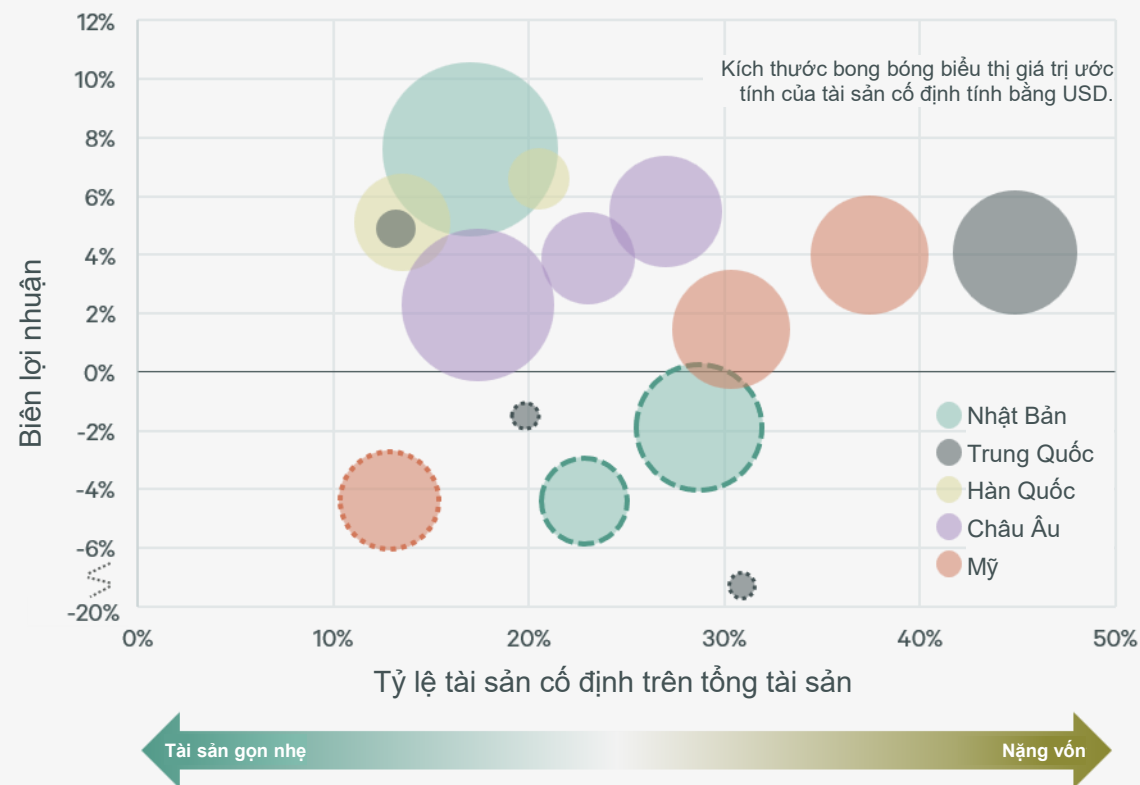
Tiềm năng thoái vốn khác nhau theo loại tài sản và mục đích sử dụng, trong đó các nhà máy sản xuất xe hoàn chỉnh thường chuyên biệt cao, xây dựng theo yêu cầu, nên khó chuyển đổi công năng nếu không điều chỉnh đáng kể. Ví dụ, nhà máy Changsha của GAC Fiat Chrysler – một cơ sở ICE hiện hữu – đã được bán trong giao dịch do chủ nợ kiểm soát vào tháng 11/2025 với giá khoảng 602 triệu RMB (85 triệu USD), thấp hơn nhiều so với mức chào bán ban đầu 1,9 tỷ RMB. Mức giá này phản ánh một phần diễn biến suy yếu của thị trường bất động sản và nguồn cung dư thừa tại Trung Quốc đại lục, đồng thời cho thấy mức chiết khấu sâu áp dụng đối với tài sản sản xuất liên quan ICE.

“Các nhà sản xuất ô tô tập trung nhiều vào tài sản với biên lợi nhuận thấp nên tìm cách tái sử dụng vốn thông qua bán lại và thanh lý.”

Ada Choi

Trưởng bộ phận Nghiên cứu
Khu vực Châu Á – Thái Bình Dương
CBRE

Hình 4: Biên lợi nhuận và tỷ lệ tài sản cố định của các tập đoàn ô tô, 2025



Nguồn: Bloomberg, 05/2026.

Lưu ý: Tỷ lệ tài sản cố định trên tổng tài sản chỉ phản ánh tỷ lệ của mảng kinh doanh ô tô, không đại diện cho tỷ lệ ở cấp tập đoàn hợp nhất. Kích thước bong bóng thể hiện giá trị ước tính của tài sản cố định (USD).

02 Sản xuất

Tái cơ cấu vốn thông qua bán và thuê lại tài sản và thoái vốn

Hoạt động bán và thuê lại tài sản (sale-and-leaseback) trong ngành ô tô Châu Á – Thái Bình Dương đang tăng tốc, đặc biệt ở các doanh nghiệp đang trong quá trình tái cấu trúc. Các ví dụ gần đây bao gồm giao dịch của Nissan đối với trụ sở chính tại Yokohama trị giá 623 triệu USD vào tháng 11/2025, trong đó doanh nghiệp ký hợp đồng thuê lại 20 năm nhằm đảm bảo tính liên tục trong vận hành. Hyundai Motor cũng vừa hoàn tất chứng khoán hóa 11 tài sản tại Hàn Quốc thông qua hợp tác với Koramco Asset Trust; Koramco thành lập REIT tư nhân để mua lại các tài sản này, với tổng giá trị khoảng 400 triệu USD. Hyundai Motor sẽ thuê lại các tài sản theo hợp đồng dài hạn, qua đó duy trì mạng lưới bán hàng và dịch vụ, đồng thời tái cơ cấu vốn cho các lĩnh vực tăng trưởng.

Ngành ô tô đang ghi nhận nhu cầu thuê gia tăng, chủ yếu phục vụ các hoạt động tái cấu trúc và dịch chuyển để tối ưu chi phí. Xu hướng này rõ nét hơn tại các thị trường có nguồn cung dồi dào như Trung Quốc đại lục, Việt Nam và Malaysia, nơi các chủ sở hữu sẵn sàng tăng ưu đãi hoặc hỗ trợ chi phí hoàn thiện cho khách thuê. Ngược lại, tại các thị trường phát triển với nguồn cung hạn chế như Singapore và Australia, khách thuê có xu hướng giữ nguyên vị trí hiện hữu do ưu tiên vị trí thuận lợi và hiệu quả vận hành hơn là tiết kiệm chi phí.

“Bất động sản là một công cụ quan trọng giúp các doanh nghiệp ô tô tối ưu hóa nguồn vốn, chuyển đổi giá trị từ các tài sản truyền thống thành năng lực đầu tư cho chiến lược phát triển xe điện trong tương lai.”

Michael Bowens

Giám đốc Điều hành
Trưởng bộ phận Cho thuê Công nghiệp & Logistics
Khu vực Châu Á – Thái Bình Dương
CBRE



02 Sản xuất

Điểm cứu: Bán và thuê lại tài sản & thoái vốn tại Châu Á – Thái Bình Dương



Thoái vốn một nhà máy sản xuất linh kiện ô tô tại Trung Quốc

NĂM	2025
ĐỊA ĐIỂM	Thành phố cấp III, Trung Quốc đại lục
LOẠI HÌNH	Nhà máy sản xuất
DIỆN TÍCH	49.972 m2
MỤC ĐÍCH	Thoái vốn tài sản sử dụng kém hiệu quả để giải phóng vốn cho đầu tư

- Một nhà cung cấp ô tô toàn cầu đã rà soát hiện diện sản xuất tại Trung Quốc đại lục và xác định một nhà máy sử dụng kém hiệu quả tại một thành phố cấp III, gắn với suy giảm nhu cầu liên quan đến ICE.
- Việc thoái vốn tài sản đã giúp khách hàng tối ưu hóa danh mục tài sản và giải phóng vốn để tái đầu tư vào các lĩnh vực ưu tiên cao hơn.



Bán và thuê lại một trung tâm phân phối tại Úc

NĂM	2024
ĐỊA ĐIỂM	Bắc Melbourne, Úc
LOẠI HÌNH	Trung tâm phân phối
DIỆN TÍCH	56.819 m2
MỤC ĐÍCH	Thoái vốn tài sản sử dụng kém hiệu quả nhằm tối ưu hóa hoạt động

- Một nhà sản xuất ô tô hàng đầu đã bán trung tâm phân phối linh kiện tại Bắc Melbourne cho một nhà phát triển địa phương, đồng thời giữ lại thuê ngắn hạn một nhà kho để phục vụ hoạt động phát triển sản phẩm và kỹ thuật dịch vụ, và chuyển hoạt động phân phối chính sang cơ sở mới.
- Việc dự kiến tái phát triển thành trung tâm công nghiệp và logistics nhấn mạnh tiềm năng tái định vị giá trị của quỹ đất đặc địa.



Thoái vốn quỹ đất công nghiệp tại Nhật Bản

NĂM	2025
ĐỊA ĐIỂM	Miền Tây Tokyo, Nhật Bản
LOẠI HÌNH	Nhà máy sản xuất
DIỆN TÍCH	155.000 m2
MỤC ĐÍCH	Tối ưu hóa việc sử dụng nguồn lực và nâng cao hiệu quả tài sản

- Một công ty con của một tập đoàn ô tô Nhật Bản đã bán một phần quỹ đất tại khu Tây Tokyo cho một chủ đầu tư địa phương vào Q1/2025, ghi nhận lợi nhuận ước tính khoảng 224 triệu USD.
- Giao dịch này là một phần của quá trình tái cấu trúc tài chính và vận hành từ năm 2023, trong đó doanh nghiệp từng bước thoái vốn các tài sản bất động sản nhằm tăng dòng tiền và nâng cao hiệu quả sử dụng tài sản.

03

Sự dịch chuyển[?]

Chiến lược 2 — Mở rộng sang các thị trường mới và
đáp ứng các yêu cầu mới

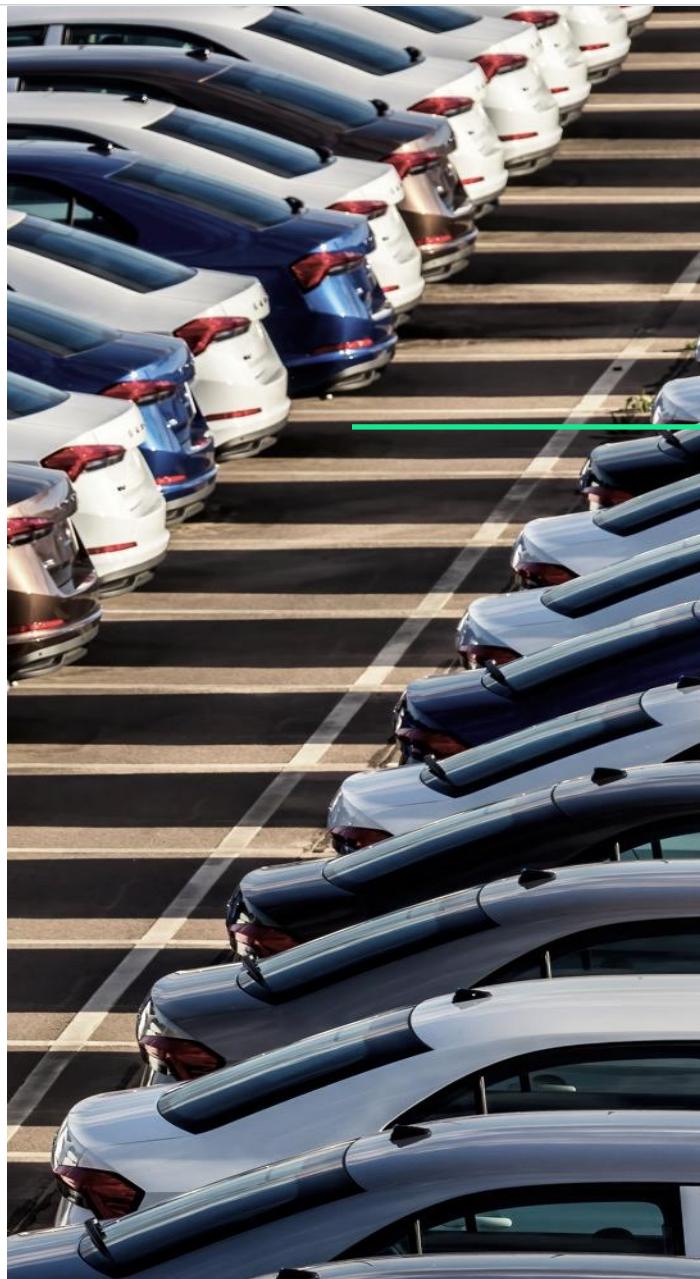


03 Sự dịch chuyển

Các nhà sản xuất ô tô hợp tác với công ty 3PLs, đẩy nhanh việc mở rộng thị trường và nội địa hóa hoạt động phân phối

Quá trình điện khí hóa không chỉ đang thay đổi cách thức sản xuất ô tô mà còn tác động đến hoạt động vận chuyển, lưu trữ và phân phối. Khi các OEM và nhà cung cấp linh kiện ô tô (OES) đánh giá lại mô hình hoạt động và danh mục tài sản, hai xu hướng chính đang nổi lên: tái cấu trúc mạng lưới phân phối và đa dạng hóa địa điểm sản xuất thông qua các chiến lược gần hóa chuỗi cung ứng và dịch chuyển sang các quốc gia đối tác.

Trước chi phí ngày càng cao của việc duy trì các hoạt động logistics nội bộ quy mô lớn, nhiều OEM và OES đang hợp tác với các nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba (3PL) để thực hiện hoạt động kho bãi và phân phối vận tải, đồng thời vẫn duy trì quyền kiểm soát đối với các hoạt động cốt lõi. Mô hình này giúp doanh nghiệp duy trì hoạt động nhẹ tài sản, giảm chi phí đầu tư hạ tầng và bảo đảm tính linh hoạt cần thiết trong bối cảnh chuỗi cung ứng tiếp tục thay đổi.



“Quá trình chuyển đổi sang xe điện (EV) đang thúc đẩy các hãng sản xuất ô tô mở rộng sang khu vực Đông Nam Á nhằm nội địa hóa sản xuất và củng cố các mạng lưới chuỗi cung ứng.”

Sidharth Dhawan

Trưởng bộ phận Cho thuê Bất động sản Thay thế
Khu vực Châu Á - Thái Bình Dương
CBRE

03 Sự dịch chuyển

Dịch chuyển sản xuất về các quốc gia lân cận tại Đông Nam Á

Các OEM và OES đang mở rộng hiện diện tại các thị trường tăng trưởng cao và trung tâm sản xuất chi phí thấp nhằm nội địa hóa sản xuất, tăng khả năng chống chịu của chuỗi cung ứng và giảm rủi ro thuế quan. Đông Nam Á là khu vực hưởng lợi lớn nhất từ xu hướng này.

Thái Lan

duy trì vị thế trung tâm sản xuất ô tô hàng đầu Đông Nam Á nhờ lực lượng lao động dồi dào, hệ sinh thái nhà cung cấp phát triển và sự hỗ trợ lâu dài từ chính phủ. Hành lang Kinh tế phía Đông (EEC), đặc biệt tại Rayong và Chonburi, đang thu hút làn sóng đầu tư EV mới từ Trung Quốc nhờ lợi thế tiếp cận thị trường ASEAN và các điều kiện thuế quan thuận lợi hơn.

Indonesia

đang phát triển thành trung tâm sản xuất ô tô và chuỗi cung ứng pin của khu vực nhờ trữ lượng niken lớn. Các nhà máy sản xuất pin tập trung tại Karawang, cùng với hệ sinh thái EV đang mở rộng sang Subang lân cận.

Ngoài Đông Nam Á, Ấn Độ đang nổi lên như một trung tâm EV mới nhờ thị trường nội địa tăng trưởng mạnh và các chính sách hỗ trợ từ chính phủ. Nhiều cụm công nghiệp tại Ấn Độ đang ghi nhận hoạt động thu gom quỹ đất gia tăng khi các nhà sản xuất ô tô mở rộng hiện diện sản xuất. Sự phát triển của hệ sinh thái EV tại Châu Á – Thái Bình Dương được kỳ vọng sẽ thúc đẩy nhu cầu đối với bất động sản công nghiệp và logistics tại các vị trí chiến lược, đồng thời tạo lợi thế cho các chủ sở hữu có nền tảng hoạt động khu vực.

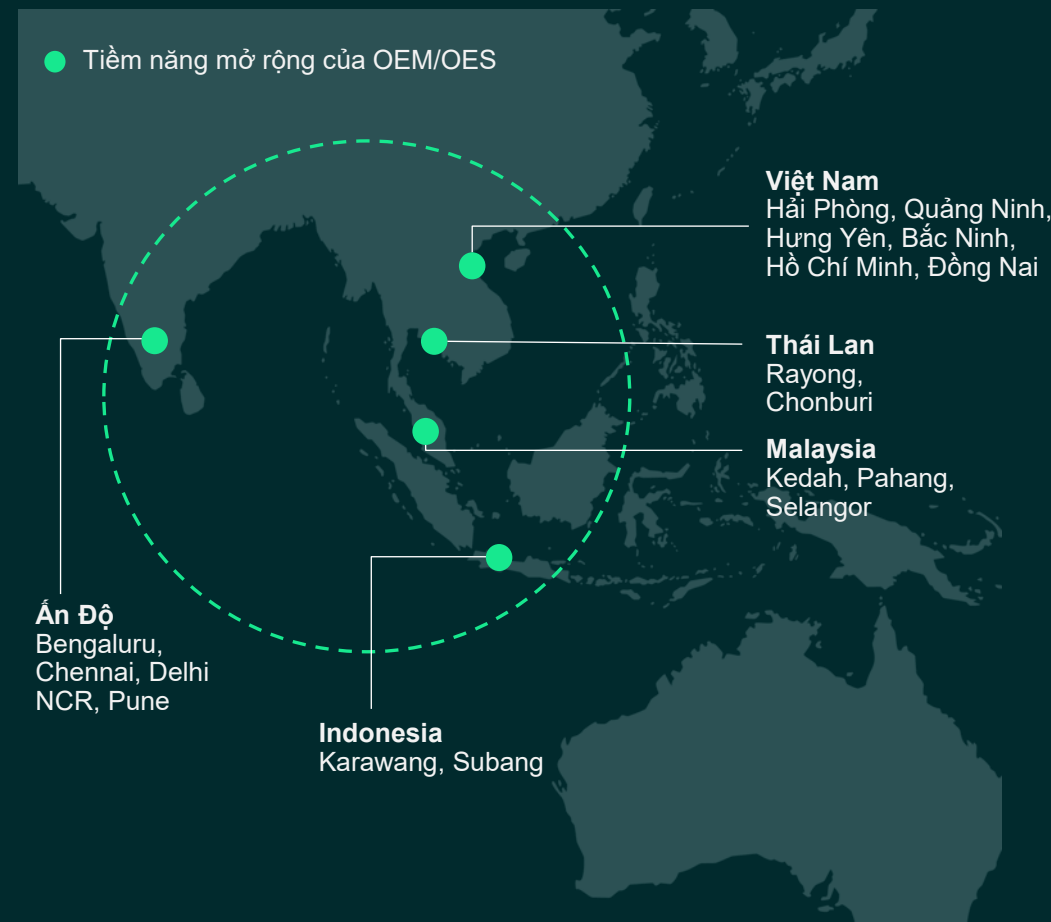
Việt Nam

đang nhanh chóng mở rộng năng lực sản xuất EV nhờ nhu cầu nội địa tăng mạnh. Hoạt động sản xuất tập trung chủ yếu tại khu vực phía Bắc (Hải Phòng, Quảng Ninh và Hưng Yên), nhờ vị trí gần chuỗi cung ứng tại Trung Quốc đại lục. Các cơ sở sản xuất của VinFast đang thu hút các nhà cung cấp linh kiện ô tô (OES) từ Trung Quốc thiết lập nhà máy và xưởng sản xuất lân cận, trong đó nhóm khách thuê này có xu hướng ưu tiên các cơ sở xây sẵn nhờ lợi thế về tốc độ triển khai, tính linh hoạt và khả năng mở rộng.

Singapore và Malaysia

đang củng cố vai trò là các trung tâm logistics và phân phối khu vực, cung cấp dịch vụ hậu mãi, phân phối linh kiện và các dịch vụ giá trị gia tăng cho thị trường ASEAN.

Các khu vực trọng điểm ở đâu?



Nguồn: BP. Nghiên cứu CBRE

03 Sự dịch chuyển

Điểm cứu: Dịch chuyển sản xuất sang các quốc gia lân cận và kho bãi tại Châu Á – Thái Bình Dương



Dịch chuyển cơ sở sản xuất linh kiện ô tô sang Việt Nam

NĂM	2026
ĐỊA ĐIỂM	Khu kinh tế, Hải Phòng, Việt Nam
LOẠI HÌNH	Xưởng sản xuất
DIỆN TÍCH	3.140 m2
MỤC ĐÍCH	Mở rộng hoạt động và thâm nhập thị trường mới

- Một nhà sản xuất linh kiện ô tô có trụ sở tại Trung Quốc đại lục đã thiết lập cơ sở sản xuất ở nước ngoài đầu tiên tại Việt Nam nhằm đáp ứng nhu cầu EV gia tăng và hỗ trợ quá trình mở rộng của các OEM.
- Các OES thường ưu tiên chiến lược nhẹ tài sản khi thâm nhập thị trường mới, với xu hướng thuê các cơ sở sản xuất xây sẵn thay vì tự phát triển hoặc xây dựng theo mô hình xây dựng theo yêu cầu



Thu gom quỹ đất và nhà máy sản xuất linh kiện ô tô xây dựng theo yêu cầu tại Ấn Độ

NĂM	2025
ĐỊA ĐIỂM	Pune, Ấn Độ
LOẠI HÌNH	Đất công nghiệp
DIỆN TÍCH	16,2 ha
MỤC ĐÍCH	Di dời nhằm mở rộng sản xuất và tăng cường kết nối với cụm công nghiệp ô tô

- Một nhà cung cấp giải pháp năng lượng hàng đầu toàn cầu đã tìm cách mở rộng năng lực sản xuất tại Ấn Độ thông qua việc di dời từ cơ sở hiện hữu có quỹ đất hạn chế sang một địa điểm lớn hơn trong cụm công nghiệp ô tô đã hình thành tại Pune.
- Địa điểm mới giúp doanh nghiệp hiện diện gần các OEM lớn, qua đó tăng cường liên kết chuỗi cung ứng và củng cố hiện diện sản xuất.



Thuê trước cơ sở lưu trữ phương tiện xây dựng theo yêu cầu tại Perth, Úc

NĂM	2025
ĐỊA ĐIỂM	Perth, Úc
LOẠI HÌNH	Kho ngoại quan và văn phòng phục vụ lưu trữ phương tiện
DIỆN TÍCH	15 ha
MỤC ĐÍCH	Mở rộng nhằm phục vụ lưu trữ và phân phối xe nhập khẩu

- Một doanh nghiệp logistics ô tô hàng đầu đã tìm kiếm cơ sở mới nhằm mở rộng hoạt động và tăng năng lực lưu trữ. Yêu cầu bao gồm bãi lưu trữ xe, kho bãi, văn phòng hỗ trợ và khu vực lưu trữ pin chuyên dụng.
- Dự án xây dựng theo yêu cầu với quy mô khoảng 15 ha đã đáp ứng đầy đủ các yêu cầu kỹ thuật, đồng thời sở hữu vị trí chiến lược phục vụ hoạt động phân phối tới thị trường địa phương.

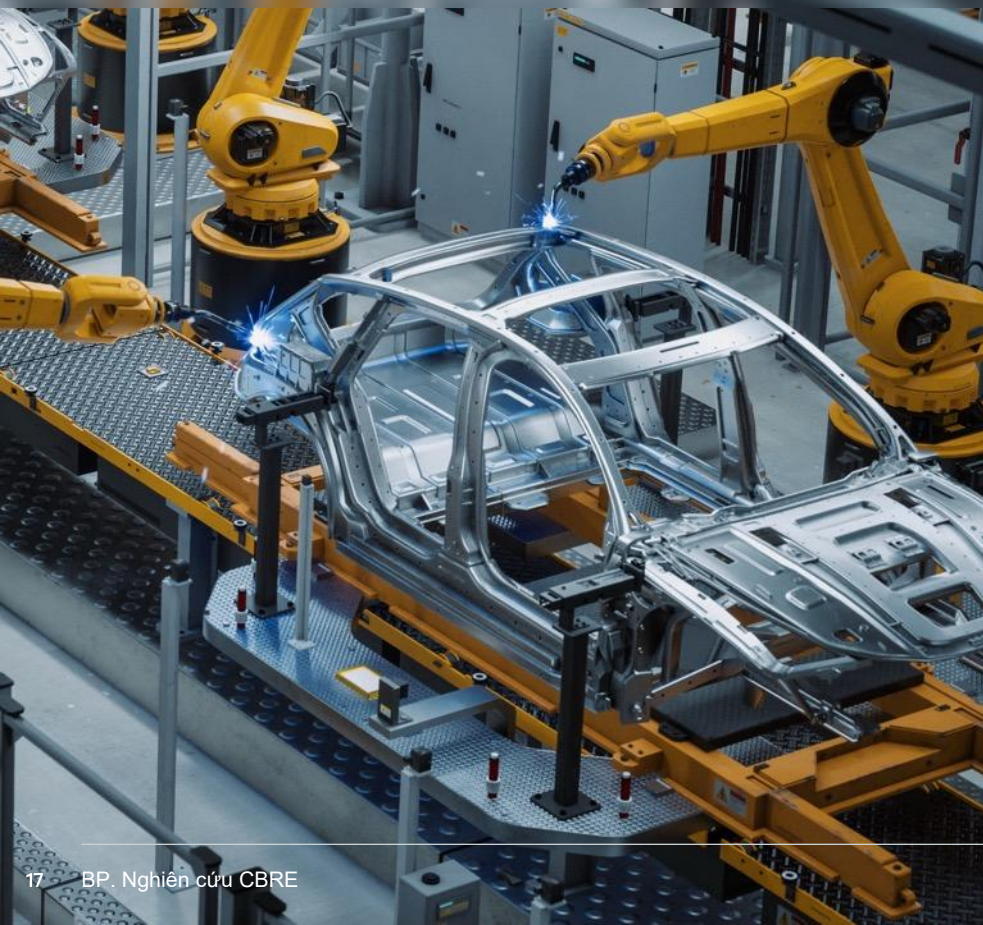
04

Kết luận và Đề xuất



04 Kết luận và Đề xuất

Dành cho khách thuê là các nhà sản xuất ô tô (OEM)



Các xu hướng được đề cập trong báo cáo này sẽ tạo ra những tác động đối với các OEM, OES, cũng như các chủ sở hữu và nhà đầu tư trong lĩnh vực bất động sản sản xuất và logistics. Theo đó, CBRE đưa ra một số khuyến nghị như sau:



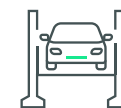
Rà soát danh mục bất động sản để xác định các tài sản không cốt lõi hoặc sử dụng kém hiệu quả, qua đó **tái cơ cấu vốn thông qua bán và thuê lại tài sản hoặc thoái vốn.**



Điều chỉnh chiến lược bất động sản phù hợp với **yêu cầu sản xuất EV**, bao gồm lưu trữ pin, hệ thống an toàn và nguồn cung điện.



Đa dạng hóa mạng lưới sản xuất và phân phối thông qua **dịch chuyển sản xuất sang các quốc gia lân cận hoặc ra nước ngoài**, đặc biệt tại Đông Nam Á và Ấn Độ.



Ưu tiên các cơ sở sản xuất và kho bãi nằm trong các cụm công nghiệp ô tô **hiện hữu hoặc đang phát triển** nhằm nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng.

04 Kết luận và Đề xuất

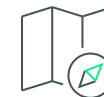
Dành cho khách thuê là các nhà cung cấp linh kiện ô tô (OES)



Điều chỉnh chiến lược bất động sản bằng cách **đảm bảo các địa điểm phù hợp ngay từ giai đoạn đầu của quá trình đấu thầu hợp đồng** nhằm nâng cao tính chắc chắn trong triển khai, kiểm soát chi phí và tăng cường năng lực cạnh tranh.



Áp dụng mô hình **bán hoàn thiện** bằng cách duy trì quyền kiểm soát đối với hạng mục hoàn thiện tại các khu vực sản xuất trọng yếu, đồng thời để chủ sở hữu quản lý hạ tầng cốt lõi của tòa nhà.



Tận dụng các cơ hội di dời hoặc hợp nhất cơ sở nhằm tối ưu chi phí thuê, đồng thời ưu tiên các địa điểm đáp ứng yêu cầu về tự động hóa và ESG.

04 Kết luận và Đề xuất

Dành cho các chủ sở hữu và nhà đầu tư bất động sản



Ưu tiên các tài sản có tiềm năng gia tăng giá trị, gồm chuyển đổi sang kho bãi hiện đại hoặc trung tâm dữ liệu, đặc biệt tại các thị trường phát triển có nguồn cung đất hạn chế.



Tập trung khai thác lợi thế từ các cụm công nghiệp ô tô bằng cách phát triển dự án gần các trung tâm sản xuất của OEM nhằm đón đầu nhu cầu từ khách thuê tiềm năng.



Ưu tiên các cơ sở có khả năng thích ứng trong tương lai, đáp ứng tốt hơn yêu cầu ngày càng cao về tự động hóa và nhu cầu điện năng trong quá trình chuyển đổi sang EV.

Liên hệ

BP. Nghiên cứu APAC

Ada Choi, CFA

Trưởng BP. Nghiên cứu
Khu vực Châu Á - Thái Bình Dương
ada.choi@cbre.com

Jonathan Hills

Giám đốc cấp cao
Khu vực Châu Á - Thái Bình Dương
jonathan.hills@cbre.com

Cynthia Chan

Giám đốc cấp cao
Khu vực Châu Á - Thái Bình Dương
cynthia.chan@cbre.com

Anthony Wong

Phó Giám đốc
Khu vực Châu Á - Thái Bình Dương
anthony.wong1@cbre.com

Nancy Wong

Phó giám đốc
Khu vực Châu Á - Thái Bình Dương
nancy.wong1@cbre.com

BP. Cho Thuê

Tom Gaffney

Giám đốc Điều hành Khu vực kiêm
Giám đốc Bộ phận Cho thuê – Khu
vực Châu Á - Thái Bình Dương
tom.gaffney@cbre.com

Michael Bowens

Giám đốc Điều hành
Trưởng bộ phận Cho thuê Bất động
sản Công nghiệp & Logistics khu
vực Châu Á - Thái Bình Dương
michael.bowens@cbre.com

Sidharth Dhawan

Giám đốc Điều hành
Trưởng bộ phận Cho thuê Bất động
sản Thay thế – Khu vực Châu Á -
Thái Bình Dương
sidharth.dhawan@cbre.com

Frank Fang

Đồng Giám đốc Dịch vụ Công
nghiệp và Logistics tại Trung Quốc
frank.fang@cbre.com

Samuel Zheng

Đồng Giám đốc Dịch vụ Công
nghiệp và Logistics tại Trung Quốc
samuel.zheng@cbre.com

Masashi Okumura

Giám đốc Bộ phận Cho thuê Bất
động sản Công nghiệp và Logistics –
Nhật Bản
masashi.okumura@cbre.com

Jasmine Singh

Giám đốc Quốc gia phụ trách Dịch
vụ Bất động sản Công nghiệp, Đất
đai & Logistics – Ấn Độ
jasmine.singh@cbre.co.in

Trong Hieu Le

Trưởng bộ phận Dịch vụ Cho thuê –
Việt Nam
tronghieu.le@cbre.com

Loan Phung

Giám đốc Dịch vụ Công nghiệp và
Logistics tại Việt Nam
loan.phungthithanh@cbre.com

© Bản quyền 2026. Đã đăng ký mọi quyền. Báo cáo này đã được lập với thiện chí, dựa trên các quan điểm hiện tại của CBRE dựa trên bằng chứng và thông tin thu thập chủ quan về thị trường bất động sản. Mặc dù CBRE tin rằng các quan điểm của mình phản ánh đúng điều kiện thị trường vào ngày lập báo cáo, chúng vẫn phụ thuộc đáng kể vào những bất ổn và tình huống bất ngờ, nhiều yếu tố trong số đó nằm ngoài tầm kiểm soát của CBRE. Ngoài ra, nhiều quan điểm của CBRE là ý kiến và/hoặc dự báo dựa trên các phân tích chủ quan của CBRE về tình hình thị trường hiện tại. Các công ty khác có thể có ý kiến, dự báo và phân tích khác, và các điều kiện thị trường thực tế trong tương lai có thể khiến các quan điểm hiện tại của CBRE trở nên không chính xác. CBRE không có nghĩa vụ cập nhật các quan điểm của mình trong tài liệu này nếu ý kiến, dự báo, phân tích hoặc tình hình thị trường sau đó thay đổi.

Không có nội dung nào trong báo cáo này được hiểu là chỉ dấu cho hiệu quả hoạt động trong tương lai của cổ phiếu CBRE hay cổ phiếu của bất kỳ công ty nào khác. Quý vị không nên thực hiện giao dịch mua hoặc bán chứng khoán—của CBRE hay bất kỳ công ty nào khác—dựa trên các quan điểm được nêu trong báo cáo này. CBRE từ chối mọi trách nhiệm pháp lý đối với các giao dịch chứng khoán được thực hiện dựa trên thông tin trong báo cáo; đồng thời, khi xem báo cáo này, quý vị đồng ý từ bỏ mọi quyền khiếu nại đối với CBRE cũng như các công ty liên kết, cán bộ, thành viên hội đồng quản trị, nhân viên, đại lý, cố vấn và đại diện của CBRE liên quan đến tính chính xác, đầy đủ, thỏa đáng hoặc việc quý vị sử dụng các thông tin trong báo cáo này.