



Dự báo rủi ro đối với ngành ô tô trên toàn cầu năm 2024

Tương lai nào dành cho các nhà
sản xuất thiết bị gốc (OEM) và các
nhà sản xuất linh kiện?

Khảo sát ngành ô tô trên toàn cầu của WTW

MỤC LỤC

Giới thiệu	4
Những phát hiện chính	5
Tổng quan về lĩnh vực và bối cảnh rủi ro	6
Tự động hóa, phần mềm và số hóa	10
Điện khí hóa và năng lượng thay thế	14
Chuỗi cung ứng	17
Trách nhiệm và trách nhiệm pháp lý theo hợp đồng	19
Quản lý rủi ro và bảo hiểm	21
Kết luận	25



Giới thiệu

Suy nghĩ lại về bối cảnh rủi ro của ngành sản xuất ô tô

Ngành ô tô đang thay đổi với tốc độ nhanh chưa từng thấy, trong đó các loại xe hiện đại không chỉ là máy móc mà còn được coi là “máy tính trên bánh xe”.

Cải tiến về ứng dụng phần mềm và điện tử tạo điều kiện để ô tô dự đoán, xác định và tránh được các vụ va chạm có thể xảy ra. Mức độ tích hợp giờ đây cao hơn bao giờ hết khi ô tô lăn bánh khỏi xưởng được lắp ráp từ hơn 30.000 linh kiện.

Nhưng nếu một trong những sản phẩm đó gặp trục trặc thì sao? Cũng giống như tận dụng tốc độ nhanh chóng của quá trình điện khí hóa, tự động hóa và kết nối, các nhà sản xuất cũng phải đàm phán các vai trò và trách nhiệm theo hợp đồng mới, đồng thời lập kế hoạch cho các trách nhiệm có thể phát sinh trong trường hợp xảy ra lỗi công nghệ, dù chưa xác định.

Tại thời đại mà cả rủi ro và cơ hội đều lớn như hiện nay, chúng tôi đã khảo sát 500 công ty hàng đầu trên thế giới để tìm hiểu quan điểm của họ về sự phát triển của ngành này. Trong đó bao gồm cả các nhà sản xuất thiết bị gốc (OEM) và các nhà sản xuất linh kiện, nhằm nhấn mạnh những khó khăn riêng sẽ xuất hiện ở các giai đoạn khác nhau trong chuỗi cung ứng.

Chúng tôi thấy rằng các doanh nghiệp nói chung có thái độ lạc quan về tương lai, dù có nhiều trở ngại khác nhau. Khi các xung đột và căng thẳng thương mại trên toàn cầu gia tăng, các yêu cầu và quy định về môi trường, xã hội và quản trị (ESG) ngày càng trở nên khắt khe và các rủi ro gắn liền với phần mềm và khả năng tự hành vẫn chưa được hiểu đầy đủ, thì ngành này phải đối mặt với một số thách thức mới.

Các công ty ngày càng phụ thuộc vào phần mềm bên thứ ba và được tạo điều kiện thuận lợi hơn nhờ những lợi ích mà phần mềm này mang lại, ví dụ như tận dụng công nghệ để xác định lỗi sớm hơn, trước khi lỗi trở nên nghiêm trọng. Nhưng khi chúng ta bước vào kỷ nguyên của các loại xe siêu kết nối, tự động hóa cao hơn, thì hầu như không ai có thể chắc chắn thời điểm bắt đầu và kết thúc của trách nhiệm đối với các trục trặc.

Giới thiệu về khảo sát



Thời điểm

Mùa thu năm 2023



Đối tượng

500 quản lý điều hành cấp cao, bao gồm ban lãnh đạo và người đứng đầu các bộ phận tài chính, rủi ro, nhân sự, kinh doanh, tiếp thị, mua sắm, pháp lý, tuân thủ, quản trị và truyền thông doanh nghiệp



Loại hình doanh nghiệp

OEM và các nhà sản xuất linh kiện ô tô cấp 1, 2 và 3



Địa điểm

hơn 20 quốc gia ở châu Âu, châu Á – Thái Bình Dương, Bắc và Nam Mỹ và Trung Đông



Quy mô

56% có doanh thu trên 1 tỷ USD, 44% có doanh thu từ 100 triệu USD đến 1 tỷ USD

40%

số dặm đường đi được ở châu Âu có thể của xe tự hành vào năm 2030.¹

¹ Năm xu hướng chuyển đổi ngành ô tô theo PWC

<https://www.pwc.com/gx/en/industries/automotive/assets/pwc-five-trends-transforming-the-automotive-industry.pdf>

Những phát hiện chính



Các doanh nghiệp có thái độ tích cực về triển vọng của họ

78% các nhà sản xuất ô tô cho biết họ tương đối lạc quan hoặc rất lạc quan về triển vọng của tổ chức trong hai năm tới.



Địa chính trị là mối quan ngại lớn nhất trong ngành

Xung đột tại Ukraine và căng thẳng thương mại giữa Hoa Kỳ và Trung Quốc đã đẩy địa chính trị lên hàng đầu trong bảng rủi ro, khi có tới 81% coi đây là mối quan ngại trong năm năm tới.



Số hóa sẽ giúp xác định lỗi dễ dàng hơn

82% đồng ý hoặc rất đồng ý rằng việc gia tăng số hóa linh kiện sẽ giúp xác định lỗi sản phẩm dễ dàng hơn.



Hợp đồng khiến các nhà sản xuất linh kiện phải siết chặt tài chính

75% các nhà sản xuất Cấp 1, 2 và 3 đồng ý hoặc tương đối đồng ý rằng họ phải đối mặt với mức độ rủi ro tài chính ngày càng tăng do các nghĩa vụ theo hợp đồng từ các OEM.



An toàn là rào cản hàng đầu đối với việc sử dụng EV

50% coi an toàn là một rào cản, qua đó phản ánh những mối quan ngại về rủi ro cháy do nhiệt độ cao gây ra. Chỉ **18%** cho rằng cơ sở hạ tầng là một trong những rào cản hàng đầu.



Thanh khoản là mục tiêu chiến lược hàng đầu

39% doanh nghiệp cho biết tăng tính thanh khoản là ưu tiên chiến lược hàng đầu vì họ muốn tìm được vốn để đầu tư vào các công nghệ mới và quản lý thay đổi đang diễn ra nhanh chóng.



Các nhà sản xuất quá phụ thuộc vào phần mềm bên thứ ba

61% phụ thuộc vào tổ hợp các nhà cung cấp nội bộ và bên thứ ba, trong đó 17% hoàn toàn phụ thuộc vào các bên thứ ba. Chỉ 22% cho biết họ tự xây dựng tất cả các phần mềm riêng.



Không rõ ai là người chịu trách nhiệm về lỗi sản phẩm

Chỉ 9% rất đồng ý rằng xác định được rõ ràng người chịu trách nhiệm về lỗi giữa nhà phát triển phần mềm, nhà sản xuất linh kiện và OEM khi sản phẩm có trục trặc. 56% tương đối đồng ý.



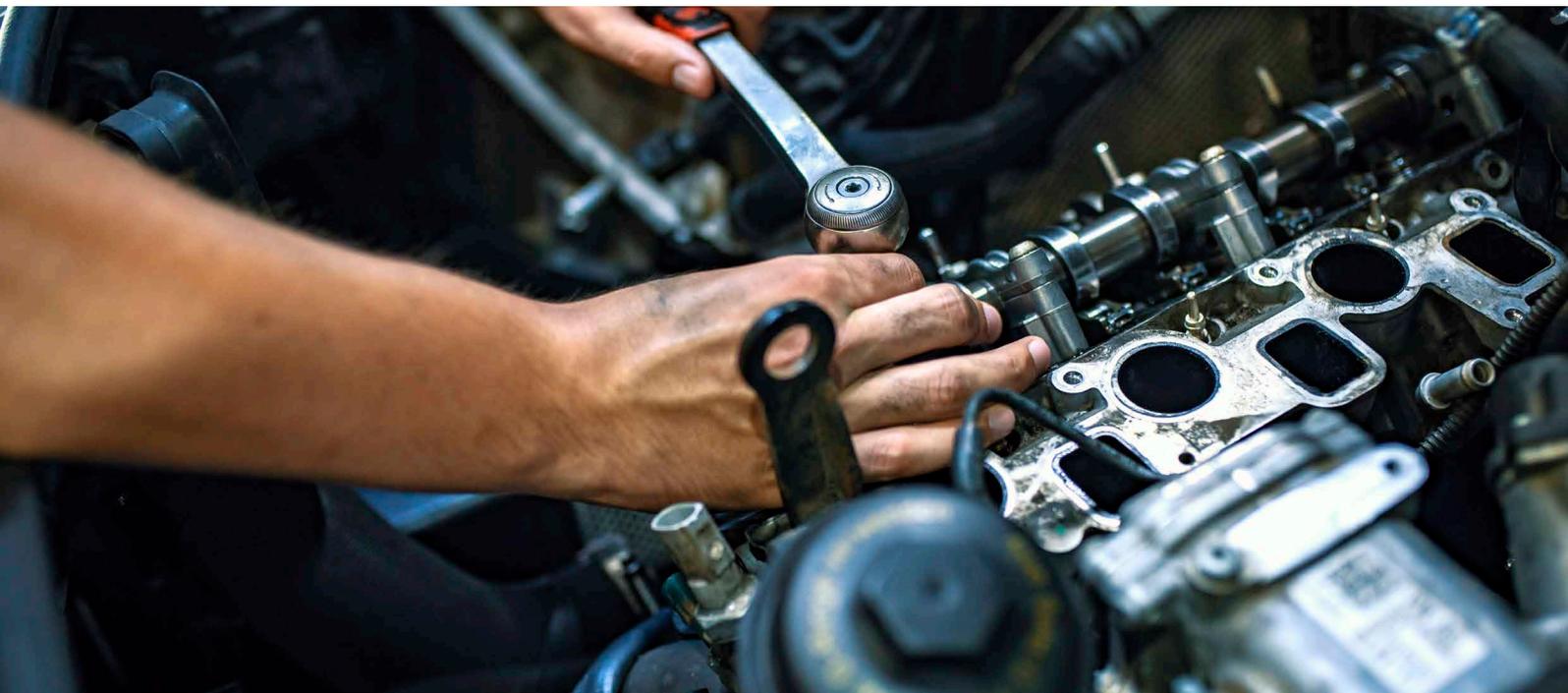
Hydro sẽ là một lựa chọn thay thế có lợi cho xe điện

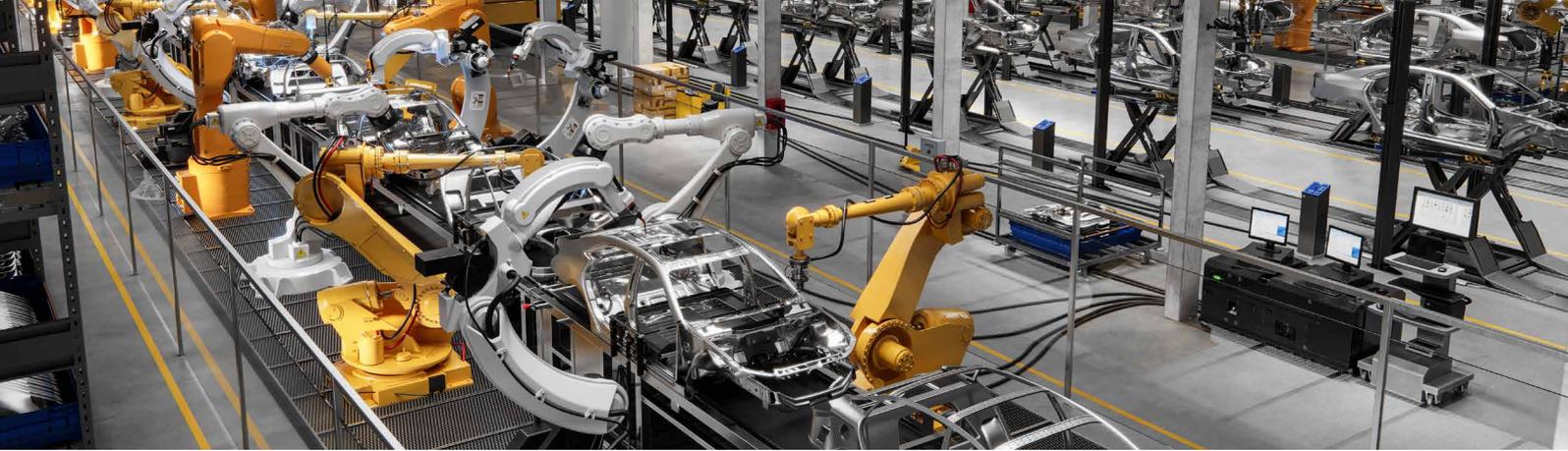
72% cho biết công nghệ pin hydro sẽ trở thành lựa chọn thay thế có lợi cho xe điện (EV) trong 10 năm tới, qua đó phản ánh những mối nghi ngờ ngày càng tăng về tốc độ và phạm vi điện khí hóa.



Sản xuất theo nhu cầu không còn là xu hướng

77% rất đồng ý hoặc tương đối đồng ý rằng các chiến lược chuỗi cung ứng sản xuất theo nhu cầu không còn phù hợp với mục đích sau tình trạng gián đoạn chuỗi cung ứng và bất ổn toàn cầu ngày càng gia tăng gần đây.





Tổng quan về lĩnh vực và bối cảnh rủi ro

Chuyển đổi sẽ là một quá trình chông gai đối với nhà sản xuất

Ngành ô tô đang trải qua một trong những giai đoạn chuyển đổi mạnh mẽ nhất trong lịch sử, qua đó đặt ra những câu hỏi và thách thức lớn cho tương lai.

- Làm thế nào chúng ta có thể bảo vệ chuỗi cung ứng toàn cầu khỏi những biến động về địa chính trị và những thay đổi trong hành vi của khách hàng?
- Chúng ta có thể xây dựng cơ sở hạ tầng để kịp thời hỗ trợ sự phát triển của xe điện không?
- Xe tự hành sẽ được quản lý như thế nào và có lộ trình sử dụng rõ ràng không?

Với nhu cầu giải quyết quá trình chuyển tiếp này, tăng tính thanh khoản nổi lên như một mục tiêu chiến lược hàng đầu trong hai năm tới, khi được 39% người trả lời chọn là một trong ba mục tiêu hàng đầu. Mức độ ưu tiên cao hơn trong số các nhà sản xuất Cấp 2 (52%) và ở châu Á – Thái Bình Dương (47%). Điều này rất phù hợp với nghiên cứu do PWC tiến hành, trong đó nhấn mạnh nhu cầu cải thiện tính thanh khoản trong ngắn hạn.²

Các công ty đang thấy nhu cầu phải có sẵn vốn để đầu tư cho các công nghệ mới và ứng phó để giải quyết những khó khăn bất ngờ khi phát sinh. Và họ phải thực hiện điều này trong bối cảnh biên lợi nhuận bị chèn ép và tình trạng khó khăn trong toàn bộ chuỗi cung ứng do lãi suất cao, áp lực lạm phát và giá cả hàng hóa biến động. Vào tháng 12, Fisker đã thông báo sẽ giảm quy mô sản xuất để ưu tiên cho tính thanh khoản và tạo điều kiện để hoạt động kinh doanh linh hoạt.³

Các công ty đang ưu tiên cho yêu cầu ESG

Bài học chính rút ra được từ khảo sát này là nhu cầu điều chỉnh các mô hình kinh doanh để giải quyết những yêu

cầu ESG của nhà đầu tư, khi có 35% công ty xác định đây là một trong ba mục tiêu chiến lược hàng đầu. Khả năng tiếp cận tài chính có mối tương quan chặt chẽ với khả năng chứng minh các chứng nhận ESG của công ty. Theo PWC, tài sản được quản lý liên quan đến ESG dự kiến sẽ tăng lên đến 33,9 nghìn tỷ USD vào năm 2026, chiếm 21,5% tài sản được quản lý trên toàn cầu.⁴

Trong lĩnh vực sản xuất sử dụng nhiều năng lượng, yêu cầu tuân thủ đối với các công ty lâu năm sẽ nhiều hơn so với các công ty mới gia nhập thị trường, vì các công ty mới có thể đưa nội dung ESG vào quá trình ra quyết định, ví dụ như chọn vị trí cho các cơ sở sản xuất mới dựa trên khả năng tiếp cận các nguồn năng lượng tái tạo đáng tin cậy.

Các vấn đề về văn hóa và chuỗi cung ứng là trở ngại

Văn hóa nội bộ được coi là trở ngại đơn lẻ lớn nhất để đạt được các mục tiêu chiến lược khi được 45% người trả lời chọn là một trong ba trở ngại hàng đầu, thậm chí tỷ lệ trong số các nhà sản xuất linh kiện Cấp 1 còn tăng lên 54%. Điều này có thể phản ánh những mối quan ngại về thiếu hụt lao động hoặc nhu cầu nâng cao kỹ năng cho lực lượng lao động hiện tại để áp dụng các công nghệ mới và thúc đẩy họ giải quyết được những thách thức về chuyển đổi.

Các vấn đề về chuỗi cung ứng vẫn là một chủ đề chính đối với những người trả lời khi có 38% trong số tất cả những người trả lời và 42% trong số các nhà sản xuất Cấp 1 chọn đây là một trong ba trở ngại hàng đầu. Các công ty vẫn đang trong giai đoạn phục hồi sau hậu quả của tình trạng thiếu hụt linh kiện bán dẫn trên toàn cầu, gây hạn chế nghiêm trọng đối với hoạt động sản xuất xe mới và ước tính sẽ khiến ngành này mất 210 tỷ USD doanh thu chỉ tính riêng trong năm 2021.⁵

² <https://www.pwc.com/us/en/industries/industrial-products/library/automotive-industry-trends.html>

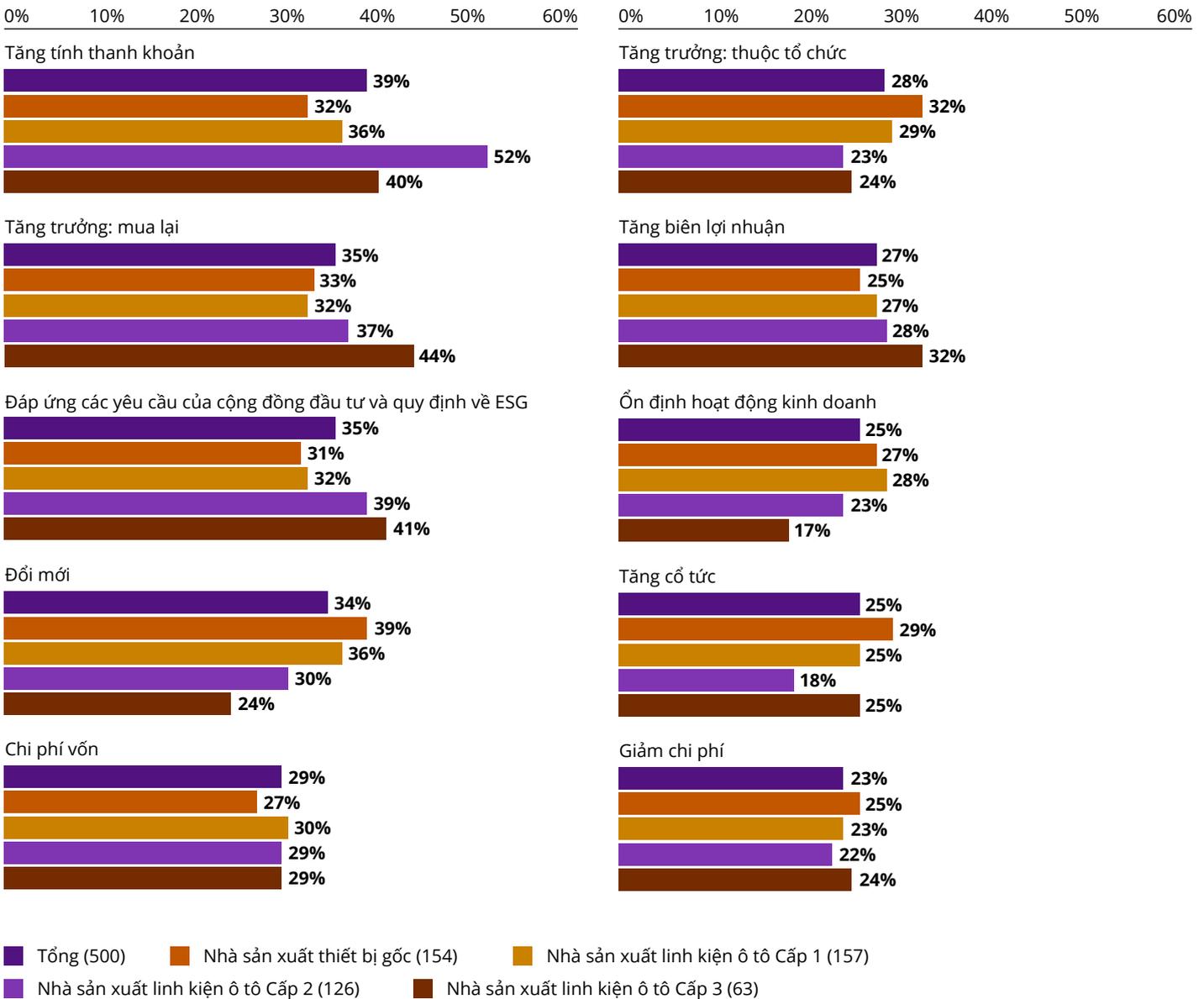
³ <https://investors.fiskerinc.com/news/news-details/2023/Fisker-Provides-Business-Update/default.aspx>

⁴ <https://www.pwc.com/gx/en/news-room/press-releases/2022/awm-revolution-2022-report.html>

⁵ <https://www.alixpartners.com/media-center/press-releases/press-release-shortages-related-to-semiconductors-to-cost-the-auto-industry-210-billion-in-revenues-this-year-says-new-alixpartners-forecast/>

Hình 1:

Mục tiêu chiến lược hàng đầu trong hai năm tới



Hỏi: Năm mục tiêu chiến lược hàng đầu của tổ chức bạn trong 2 năm tới là gì?

Xếp hạng 1/2/3

Trong tương lai, khả năng đáp ứng nhu cầu dài hạn của ngành này vẫn là câu hỏi bỏ ngỏ. Các chuyến hàng vận chuyển linh kiện bán dẫn cho ô tô đã tăng lên kể từ giai đoạn 2020–2021. Tuy nhiên, nguồn cung vẫn không thể đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng đối với hệ thống thông tin giải trí và hệ thống hỗ trợ lái nâng cao (ADAS), vốn đang thúc đẩy sự gia tăng nhanh chóng về số lượng linh kiện bán dẫn trên mỗi xe. Áp lực này sẽ chỉ ngày càng tăng thêm cùng với sự chuyển đổi từ động cơ đốt trong sang xe điện.

Giá trị của các linh kiện bán dẫn được lắp đặt trong ô tô có mức trung bình 500 USD/xe vào năm 2020 nhưng dự đoán sẽ tăng lên mức 1.400 USD/xe vào năm 2028.⁶

⁵ <https://www.alixpartners.com/media-center/press-releases/press-release-shortages-related-to-semiconductors-to-cost-the-auto-industry-210-billion-in-revenues-this-year-says-new-alixpartners-forecast/>

⁶ <https://www.spglobal.com/mobility/en/research-analysis/the-semiconductor-shortage-is-mostly-over-for-the-auto-industry.html>

Các công ty đang đi tìm nguồn vốn mà họ cần

Mặc dù tăng tính thanh khoản là một trong những mục tiêu chiến lược hàng đầu của ngành nhưng những người trả lời không cho rằng khả năng tiếp cận vốn là một trở ngại lớn, khi chỉ có 26% coi đây là một trong ba trở ngại hàng đầu đối với việc đạt được chiến lược và chỉ có 17% coi đây là một trong hai trở ngại hàng đầu. Trên thực tế, mức đầu tư vào ngành ô tô đã tăng lên đáng kể, bao gồm cả khu vực tư nhân và hỗ trợ của chính phủ. Ví dụ: ngành ô tô tại Vương quốc Anh (UK) đã thu hút được nhiều đầu tư hơn trong năm 2023 so với tổng mức đầu tư tính từ năm 2016 đến trước đó.⁷

Bất ổn chính trị làm dấy lên mối quan ngại ngày càng tăng

Điều đáng ngạc nhiên là khi được hỏi về những rủi ro lớn nhất mà ngành này phải đối mặt trong năm tới, 81%

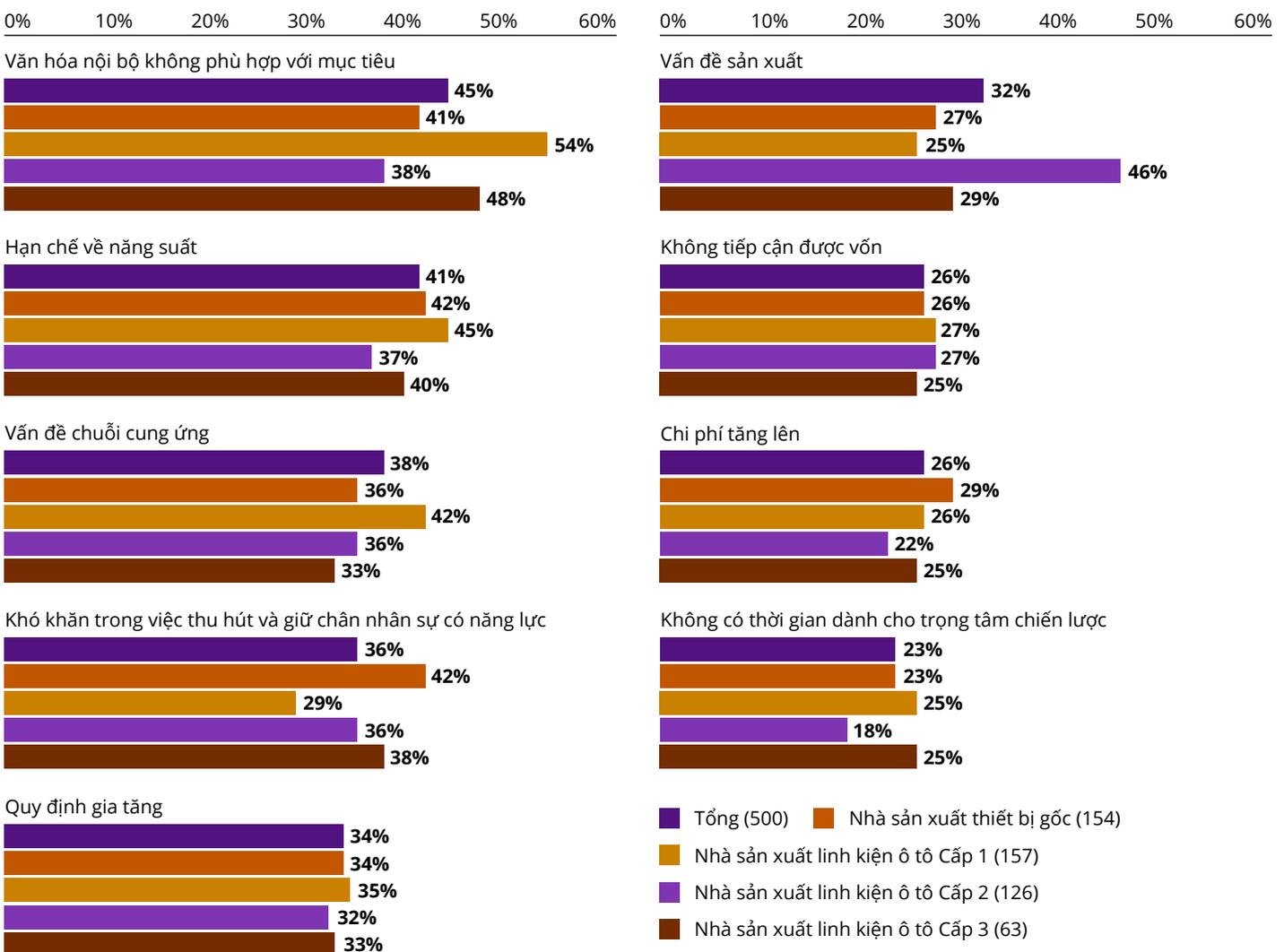
cho biết họ tương đối quan ngại hoặc rất quan ngại về rủi ro địa chính trị. Đây cũng là nguồn gây tổn thất hàng đầu trong hai năm qua, khi được 41% chọn là một trong năm lựa chọn hàng đầu.

Dự kiến xung đột đang diễn ra ở Ukraine sẽ làm giảm 400.000 đơn vị trong sản lượng ô tô trên toàn cầu⁸. Các linh kiện chính như cụm dây điện được sản xuất tại Ukraine, còn Nga là một nguồn cung cấp chính đối với paladi và khí neon. Đây vẫn là những yếu tố thiết yếu, làm cản trở sản xuất bộ lọc khí thải và linh kiện bán dẫn.

Xung đột Israel-Gaza vẫn tiếp tục làm gián đoạn thương mại quốc tế, đáng chú ý là giao thông đi qua Biển Đỏ, một trong những tuyến đường vận chuyển nhộn nhịp nhất trên thế giới.

Hình 2:

Những trở ngại hàng đầu đối với việc đạt được mục tiêu chiến lược



Hỏi: Ba trở ngại hàng đầu cản trở tổ chức của bạn đạt được mục tiêu chiến lược là gì?

Xếp hạng 1/2/3

⁷ <https://www.smmmt.co.uk/2023/11/uk-auto-manufacturing-charges-up-with-20bn-investment-boost-in-2023/>

⁸ <https://kpmg.com/kpmg-us/content/dam/kpmg/pdf/2023/impact-auto-industry.pdf>

Tình trạng căng thẳng giữa Trung Quốc và Đài Loan đe dọa chuỗi cung ứng linh kiện bán dẫn vốn đang phải chịu áp lực lớn, đặc biệt trong bối cảnh Công ty sản xuất linh kiện bán dẫn Đài Loan gần như có vị thế độc quyền trong hoạt động sản xuất linh kiện bán dẫn tiên tiến.⁹ Các mối quan hệ quốc tế ngày càng xấu đi có thể dẫn đến giảm toàn cầu hóa trong chuỗi cung ứng do các rào cản thương mại được áp đặt, các khoản trợ cấp và hạn chế về công nghệ ảnh hưởng đều đến các nhà cung cấp, nhà sản xuất và người tiêu dùng.

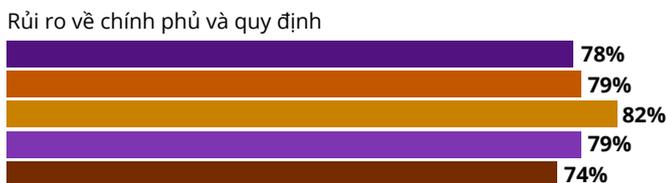
Hầu hết các công ty đều có dự báo tích cực

Tuy nhiên, bất chấp tất cả những thách thức đó, ngành này vẫn coi chuyển đổi là một cơ hội mà không phải là điều kiện bất lợi và hầu hết các doanh nghiệp đều có dự báo nói chung là tích cực. Hơn ba phần tư người trả lời (78%) cho biết họ tương đối lạc quan hoặc rất lạc quan về triển vọng của tổ chức trong hai năm tới.

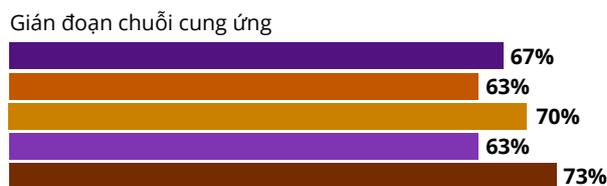
Hình 3:

Mối quan ngại về các rủi ro đối với ngành ô tô trong năm năm tới

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90%



0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90%



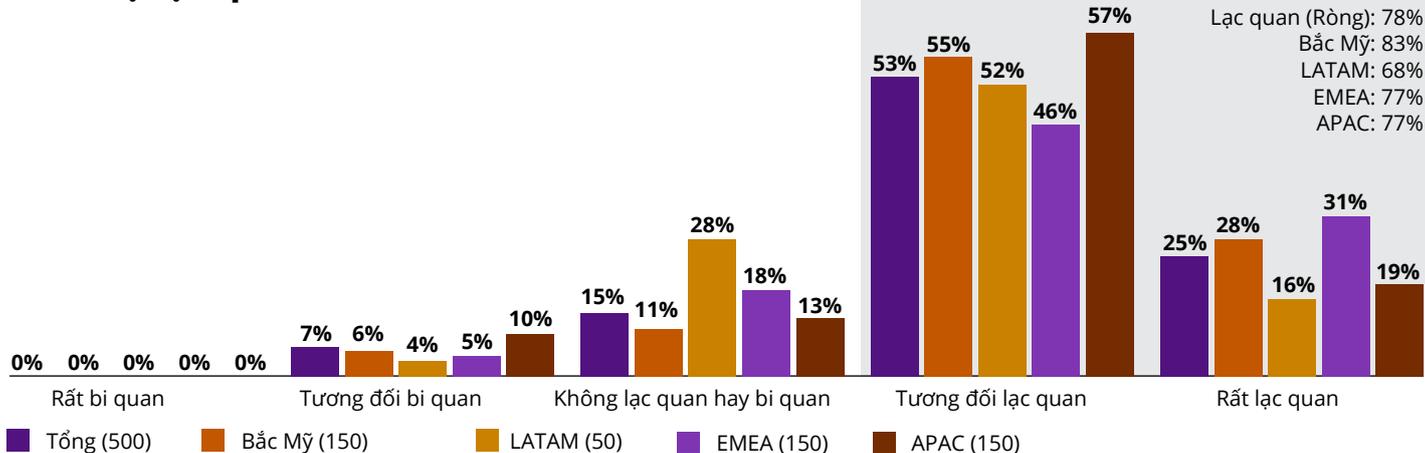
■ Tổng (500) ■ Bắc Mỹ (150) ■ Châu Mỹ La-tinh (LATAM) (50) ■ Châu Âu, Trung Đông và châu Phi (EMEA) (150) ■ Châu Á - Thái Bình Dương (APAC) (150)

Hỏi: Bạn quan ngại đến mức nào về những rủi ro sau đây đối với ngành ô tô trong năm năm tới?

Ô 2 lựa chọn hàng đầu: Rất quan ngại + Tương đối quan ngại

Hình 4:

Thái độ lạc quan về hai năm tới



Hỏi: Bạn có lạc quan về tương lai của tổ chức trong hai năm tới không?

Câu hỏi đơn mã

⁹ <https://globaltaiwan.org/2023/12/despite-chinese-market-controls-taiwans-semiconductor-supply-chain-remains-secure/>



Tự động hóa, phần mềm và số hóa

Ranh giới phân chia trở nên không rõ ràng khi sản phẩm ngày càng phức tạp

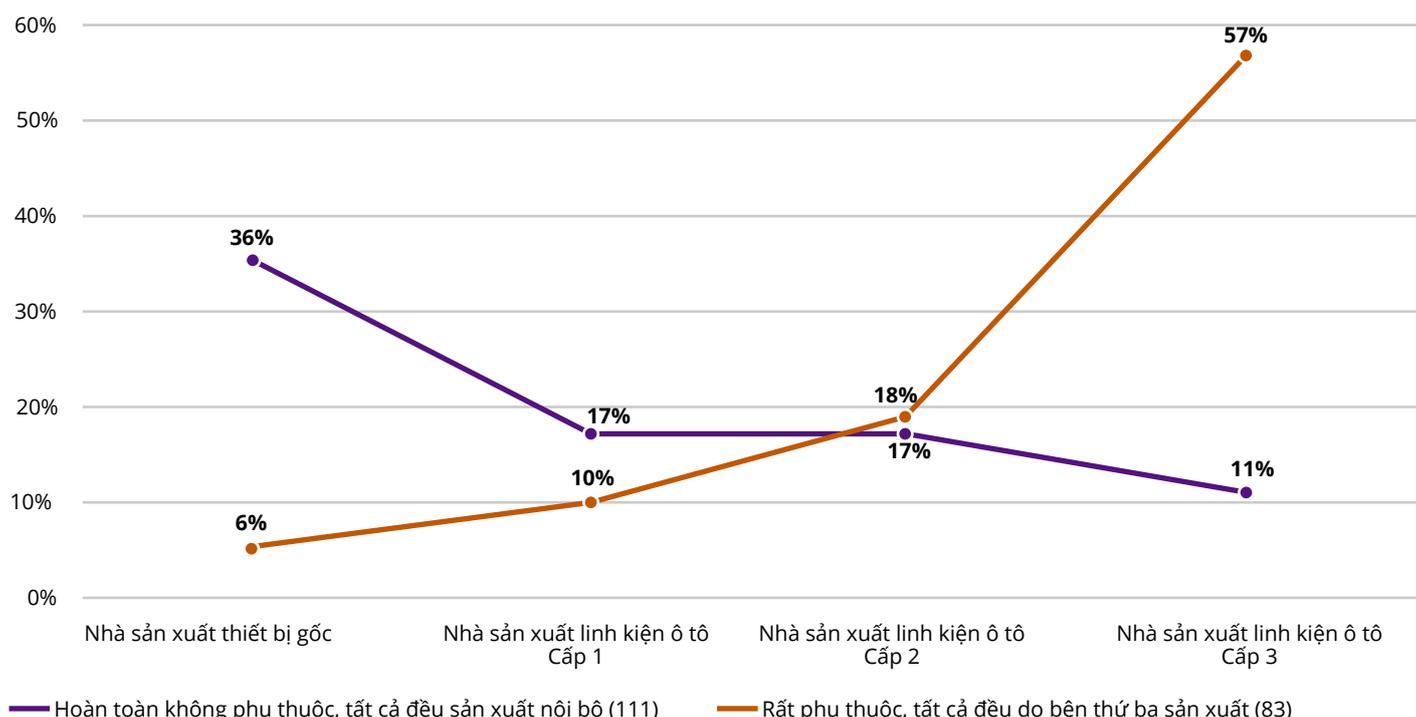
Ô tô ngày càng được điều khiển bằng phần mềm và các hệ thống tinh vi, tập trung vào cải thiện sự an toàn và trải nghiệm của người lái.

Xu thế này sẽ chỉ gia tăng khi quá trình điện khí hóa và tự động hóa phát huy hết tiềm năng. Mỗi tính năng tiện lợi mới đều kèm theo khả năng thất bại mới.

Trong số những OEM mà chúng tôi đã khảo sát, có 36% sản xuất phần mềm nội bộ, trong đó đa số phụ thuộc vào bên thứ ba ở mức độ nào đó. Rất hiếm khi tất cả phần mềm đều do bên thứ ba cung cấp. Đối với các nhà sản xuất linh kiện Cấp 3, vai trò lại đảo ngược khi họ quá phụ thuộc vào phần mềm bên thứ ba để sản xuất sản phẩm (57%).

Hình 5:

Phụ thuộc vào phần mềm bên thứ ba



Hỏi: Bạn có phụ thuộc vào các nhà cung cấp bên thứ ba đối với phần mềm được tích hợp trong sản phẩm không?

Xếp hạng 1/2/3



Rủi ro tương thích phần mềm ngày càng gia tăng

Khi chúng tôi hỏi về rủi ro phần mềm và lái xe tự hành, 61% cho biết rủi ro tương thích đang ngày càng gia tăng. Tỷ lệ này cao hơn đáng kể so với trực trực (52%) và lỗi thiết kế và sản xuất (47%). Hơn một phần ba (34%) cho rằng lỗi thiết kế và sản xuất đã giảm xuống.

Những kết luận này cho thấy mối lo ngại rằng lỗi có thể phát sinh nhưng không nhất thiết do thiết kế hay xây dựng công nghệ không chính xác, mà do các hệ thống khác nhau không thể liên lạc, gây nhầm lẫn giữa lỗi xác thực và tình trạng không tương thích của sản phẩm.

Tội phạm mạng là mối đe dọa ngày càng tăng

Hầu hết người trả lời (75% trong tổng số người trả lời và 82% trong số những người trả lời ở châu Mỹ La-tinh) đều cho rằng tội phạm mạng là rủi ro đang gia tăng. Gần như mọi xe bán ra trên thị trường hiện nay đều có thiết bị di động viễn thông và các linh kiện khác cung cấp kết nối với thế giới bên ngoài. Các linh kiện của xe được kết nối tạo điều kiện để tấn công chức năng của xe từ xa, đồng thời việc lưu giữ dữ liệu liên quan đến xe có khả năng gây ra những hậu quả nghiêm trọng đối với quyền riêng tư của người tiêu dùng.

Mặc dù các câu trả lời đều thống nhất rằng rủi ro mạng tăng lên nhưng tổn thất mạng thực tế trong hai năm qua đều cao hơn đối với các công ty lớn, bao gồm cả OEM, các nhà sản xuất Cấp 1 và công ty lớn đa quốc gia (doanh thu trên 501 triệu USD).

Vào năm 2010, một số xe có khoảng 10 triệu dòng mã đơn lẻ; đến năm 2016, con số này đã tăng lên 15 lần, đến khoảng 150 triệu dòng.¹²

Thông tin chi tiết của WTW

Quá trình số hóa và luật pháp đang tăng thêm rủi ro mạng cho ô tô



Các vụ tấn công bằng phần mềm tổng tiền khiến ngành sản xuất ô tô mất 46 tỷ USD¹⁰ do thời gian ngừng sản xuất kể từ năm 2018. Với việc số hóa ngày càng tăng và khả năng chấp nhận thấp đối với thời gian ngừng hoạt động của ngành sản xuất, các rủi ro xoay quanh cả hai vấn đề là các sự cố độc hại và lỗi vận hành không được lường trước đều cần được cân nhắc trong khi lập kế hoạch kinh doanh.

Các mối quan ngại về số hóa tồn tại cả trong cơ sở hạ tầng của riêng công ty và với bất kỳ hoạt động nào thuê dịch vụ ngoài hoặc nếu công ty phụ thuộc vào chuỗi cung ứng để được cung cấp linh kiện. Điều này cũng được phản ánh trong việc xây dựng luật, ví dụ như Đạo luật về Khả năng phục hồi trên Không gian mạng của Liên minh châu Âu (EU) và Đạo luật Bảo mật Sản phẩm và Viễn thông của UK.¹¹ Điều quan trọng là những người quản lý rủi ro phải tự tin rằng họ có thể đưa ra quyết định sáng suốt về việc chấp nhận, chuyển giao hoặc tránh rủi ro, đặc biệt là trong môi trường hoạt động năng động và có thể thay đổi. Trong đó bao gồm những giới hạn, cũng như phạm vi bảo hiểm sẵn có và cách thức điều chỉnh trong các lĩnh vực bảo hiểm truyền thống và thị trường bảo hiểm mạng.

Matthew Ellis, Trưởng phòng Mạng và Bán lẻ TMT

¹⁰ <https://www.tripwire.com/state-of-security/ransomware-attacks-cost-manufacturing-sector-46-billion-downtime-2018-report>

¹¹ <https://www.burges-salmon.com/news-and-insight/legal-updates/technology-and-communications/product-security-and-telecommunications-infrastructure-act-2022-an-overview> <https://www.insideprivacy.com/cybersecurity-2/the-eus-cyber-resilience-act-has-now-been-agreed/>

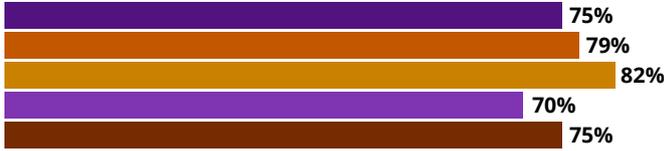
¹² <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/rethinking-car-software-and-electronics-architecture>

Hình 6:

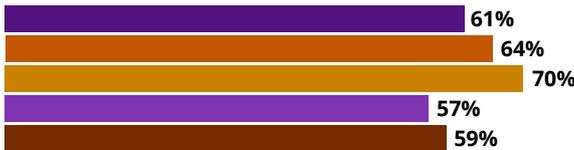
Tăng rủi ro liên quan đến phần mềm và lái xe tự hành

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90%

Tội phạm mạng



Vấn đề tương thích



Vấn đề di động viễn thông



■ Tổng (500) ■ Bắc Mỹ (150) ■ LATAM (50) ■ EMEA (150) ■ APAC (150)

Hỏi: Mức độ tăng hoặc giảm của những rủi ro sau đây liên quan đến phần mềm và lái xe tự hành?

Ô 2 lựa chọn hàng đầu: Tăng lên đáng kể + Tăng nhẹ

Số hóa sẽ giúp xác định lỗi dễ dàng hơn

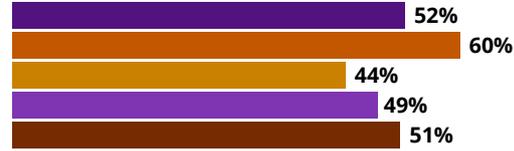
Mặc dù có nhiều quan ngại về các rủi ro phát sinh từ công nghệ mới nhưng cũng có những phản hồi lạc quan rằng số hóa sẽ giúp giải quyết một vài trong số những vấn đề do chính số hóa tạo ra.

Hơn 8/10 nhà sản xuất (82%) đồng ý hoặc rất đồng ý rằng quá trình chuyển đổi kỹ thuật số đang diễn ra đối với linh kiện sẽ nâng cao khả năng phát hiện lỗi của linh kiện. Tỷ lệ này tăng lên 87% nếu tính riêng những người trả lời là OEM. BMW gần đây đã triển khai dịch vụ Proactive Care (Chăm sóc chủ động), qua đó phân tích xe theo thời gian thực để thông báo cho người lái và BMW về mọi yêu cầu bảo dưỡng, bảo trì hoặc sửa chữa.¹³ Dịch vụ này có thể ngăn chặn các lỗi lâu dài phát triển mà không bị phát hiện, đồng thời tăng cường đáng kể khả năng ứng phó của OEM mà không cần hoạt động kiểm tra thực tế tốn kém.

¹³ <https://www.bmw.co.uk/en/topics/owners/service-workshop/servicing/proactive-care.html>

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90%

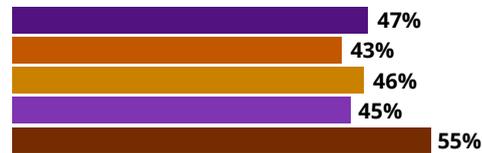
Trục trặc dẫn đến tai nạn



Lỗi liên lạc



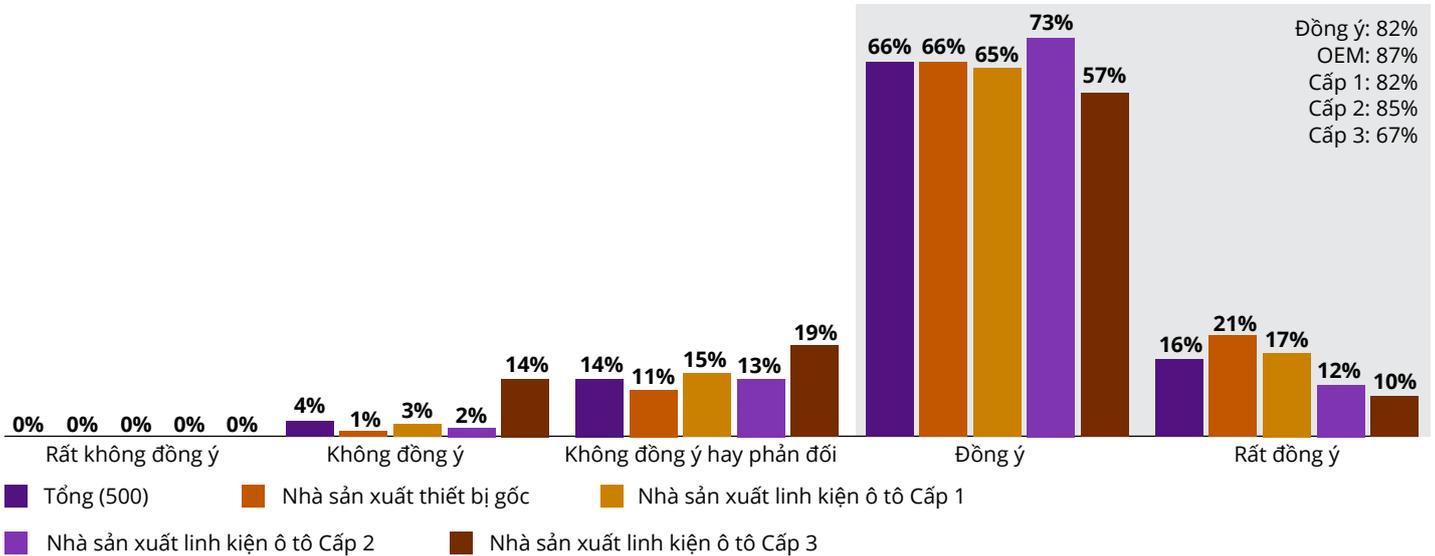
Lỗi thiết kế và sản xuất



Hình 7:

Nhận định về thái độ: Số hóa và lỗi sản phẩm

“Việc chuyển đổi kỹ thuật số đang diễn ra đối với các linh kiện ô tô sẽ cho phép các nhà sản xuất xác định lỗi sản phẩm hiệu quả hơn”.



Hỏi: Bạn có đồng ý với nhận định sau không?

Câu hỏi đơn mã

Thông tin chi tiết của WTW

Xác định lỗi sớm là điều vô cùng quan trọng để giảm rủi ro thu hồi sản phẩm



Liên quan đến việc quản lý thu hồi sản phẩm, có mối tương quan chặt chẽ giữa thời gian cần thiết để xác định lỗi và chi phí gắn liền với việc phản hồi. Khi sản phẩm được đưa vào chuỗi cung ứng và được phân phối trên toàn cầu, thì chi phí thử nghiệm, lao động, vận chuyển và liên lạc sẽ tăng lên theo cấp số nhân.

Việc thử nghiệm cuối dây chuyền sản xuất ngăn chặn các sản phẩm lỗi được đưa ra khỏi nhà máy sản xuất và đảm bảo các công ty có thể cô lập vấn đề thành công, giảm thiểu rủi ro danh tiếng do phải thu hồi sản phẩm công bố rộng rãi. Việc này cũng giảm khả năng xảy ra vụ kiện pháp lý tốn kém nếu an toàn sản phẩm là mối quan ngại.

Khảo sát này tìm hiểu nhiều yếu tố làm gia tăng mức độ rủi ro phải thu hồi sản phẩm. Tuy nhiên, các câu trả lời cũng cho thấy những lợi ích mà các công ty có thể tận dụng dựa vào các công nghệ đổi mới để xác định và khắc phục lỗi. Trong khi đó, các cập nhật qua mạng không dây liên tục giảm chi phí thu hồi mà trước đây yêu cầu phải sửa chữa thủ công.

Khi ký hợp đồng với các công ty bảo hiểm thì khả năng chứng minh cải thiện trong quy trình sản xuất và thử nghiệm là điều vô cùng quan trọng để đảm bảo các điều khoản và điều kiện cạnh tranh. Khả năng tiếp cận bảo hiểm thu hồi sản phẩm cho phép ngành này tiếp tục đổi mới mà không phải gánh chịu mức rủi ro không thể chấp nhận được.

Jack Ledger, Giám đốc, Thu hồi Sản phẩm, WTW



Điện khí hóa và năng lượng thay thế

Cần có nhiên liệu, tư duy và công nghệ thay thế để đạt được các mục tiêu về khí hậu

Lĩnh vực giao thông vận tải là một trong những nguồn phát thải khí nhà kính lớn nhất, với tiềm năng to lớn trong việc góp phần cắt giảm phát thải toàn cầu trên lộ trình hướng tới Cân bằng khí thải. Hầu hết mức giảm đó đều được dự kiến xuất phát từ nhiên liệu thay thế.

Xe điện chạy pin (BEV) và xe lai sạc điện (PHEV) hiện đang chiếm chủ đạo trên thị trường xe không sử dụng động cơ đốt nhưng nhiều nhà sản xuất trong khảo sát của chúng tôi nghĩ rằng các nhiên liệu khác ngoài điện sẽ có vai trò ngày càng quan trọng. Gần ba phần tư (72%) cho biết công nghệ pin hydro sẽ trở thành một lựa chọn thay thế có lợi cho EV trong 10 năm tới và tỷ lệ này ở EMEA còn cao hơn, ở mức 77%. Quan điểm này nhận được sự nhất trí chung của nhiều người trả lời đang sử dụng tất cả các hệ thống năng lượng.

21,6% trong số tất cả ô tô mới được bán tại EU trong năm 2022 có chỗ cắm sạc¹⁴

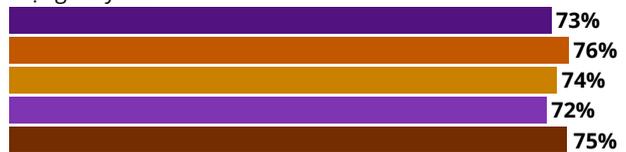
Hình 8:

Quan điểm về hệ thống năng lượng thay thế

Người trả lời được chia theo loại nhiên liệu mà sản phẩm của họ sử dụng

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90%

Ngành ô tô quá phụ thuộc vào các khoản trợ cấp của chính phủ để phát triển và sản xuất xe điện cũng như hệ thống năng lượng thay thế



Công nghệ pin hydro sẽ nổi lên như một lựa chọn thay thế có lợi cho xe điện trong vòng 10 năm tới



Điện khí hóa và chuyển đổi sang hệ thống năng lượng thay thế mang lại những rủi ro sản phẩm mới và phức tạp hơn cho các nhà sản xuất ô tô



- Tổng
- Hydro
- Động cơ đốt trong (ICE)
- Điện
- Không nêu cụ thể loại nhiên liệu + khác

Hỏi: Bạn có đồng ý với các nhận định sau đây không?

Ô 2 lựa chọn hàng đầu: Rất đồng ý + Tương đối đồng ý
Câu hỏi đơn mã mỗi dòng

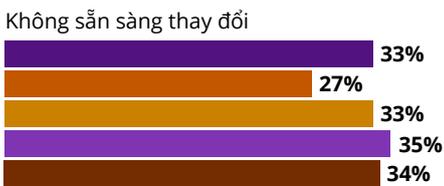
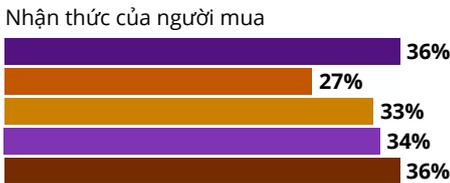
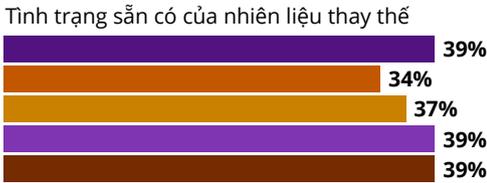
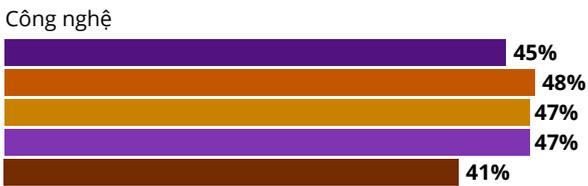
¹⁴ <https://www.acea.auto/figure/fuel-types-of-new-passenger-cars-in-eu/>

Hình 9:

Rào cản đối với việc sử dụng xe điện và nhiên liệu thay thế

Người trả lời được chia theo loại nhiên liệu mà sản phẩm của họ sử dụng

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60%



■ Tổng ■ Hydro ■ Động cơ đốt trong (ICE)
■ Điện ■ Không nêu cụ thể loại nhiên liệu + khác

Hỏi: Bốn rào cản hàng đầu đối với việc sử dụng xe điện và nhiên liệu thay thế là gì?

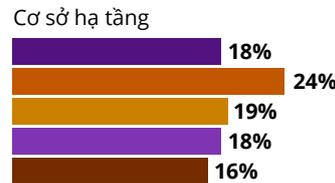
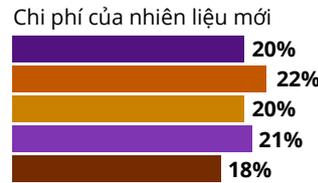
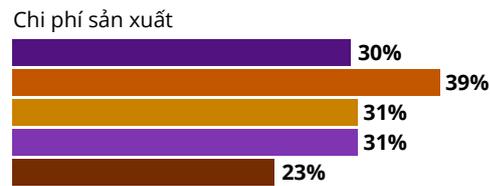
Xếp hạng 1/2/3

Thay đổi nhận thức của người tiêu dùng về an toàn

Với câu hỏi về những rào cản chính đối với việc sử dụng xe điện và nhiên liệu thay thế, an toàn là yếu tố đứng đầu danh sách, khi có 50% coi đây là một trong ba rào cản hàng đầu. Tiếp theo là công nghệ (45%) và tình trạng sẵn có của nhiên liệu thay thế (39%). Các vụ thu hồi xe và nổ pin do nhiệt độ cao khi chạy được công bố rộng rãi đã ảnh hưởng nghiêm trọng đến nhận thức của người tiêu dùng liên quan đến an toàn.

¹⁵ <https://publications.parliament.uk/pa/ld5804/ldselect/ldenvcl/51/51.pdf>

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60%



Tuy nhiên, các tiêu đề cảnh báo về rủi ro cháy gắn liền với xe điện không phải là lý do chính đáng. Ngày càng có nhiều người trả lời rằng những nhận thức đó không phản ánh dữ liệu, khi Hiệp hội Công ty Bảo hiểm Anh quốc cung cấp bằng chứng cho thấy rủi ro cháy của EV không cao hơn rủi ro cháy của các xe động cơ đốt trong (ICE) truyền thống.¹⁵ Thông tin này đã được chứng thực bởi các ấn phẩm từ tổ chức nghiên cứu Đơn vị Thông tin về Năng lượng và Khí hậu của UK, trong đó cho rằng nguyên nhân chỉ là các vụ cháy từ động cơ đốt không được báo cáo.

Điều đáng ngạc nhiên là chỉ có 18% người trả lời chọn cơ sở hạ tầng là một trong những rào cản hàng đầu. Trong một nghiên cứu người tiêu dùng tại Hoa Kỳ gần đây, một trong những rào cản hàng đầu đối với việc sử dụng xe điện là không có đủ trạm sạc công cộng.¹⁶ Nguyên nhân dẫn đến quan điểm thoải mái của các nhà sản xuất có thể là do họ rất tự tin vào tiềm năng của các giải pháp sạc thay thế, ví dụ như bộ sạc gia đình và những cải tiến được dự kiến về hiệu suất.

Tuy nhiên, khi xem xét tổng hợp, các rào cản đối với việc sử dụng xe điện đều cần được cân nhắc và sẽ cần đầu tư rất nhiều để các loại nhiên liệu thay thế trở thành lựa chọn ưu tiên của hầu hết người lái xe.

Tài trợ cho quá trình chuyển tiếp: thông tin chi tiết về các khoản trợ cấp của chính phủ

Các nhà sản xuất ô tô và các nhà sản xuất pin dự định đầu tư 860 tỷ USD trên toàn cầu đến năm 2030 để hỗ trợ chuyển đổi từ bỏ nhiên liệu hóa thạch.¹⁷ Nhưng với quy mô chuyển đổi cần thiết thì số tiền này hoàn toàn không đủ, vậy thì ai sẽ tài trợ cho quá trình này?

Một phát hiện chính từ khảo sát là mức độ nhất trí cao (73%) rằng ngành này quá phụ thuộc vào các khoản trợ cấp của chính phủ để phát triển và sản xuất xe điện. Chúng ta đã chứng kiến những giao dịch mang tính cột mốc như Đạo luật CHIPS và Khoa học tại Hoa Kỳ cung cấp 52 tỷ USD để thúc đẩy nghiên cứu, phát triển và sản xuất linh kiện bán dẫn của Hoa Kỳ, với các ứng dụng rộng rãi cho ô tô.¹⁸ Các chính phủ khác đã tận dụng ngành công nghiệp tự động đang đâm chồi bằng cách cung cấp nhiều lợi ích phong phú để khuyến khích đầu tư nước ngoài. Hungary tự định vị là cánh cổng dẫn vào thị trường châu Âu khi tiếp nhận hơn 14 tỷ EUR tiền đầu tư dành riêng cho lĩnh vực pin, trong đó 29/31 khoản trợ cấp bằng tiền mặt được trao cho các công ty đến từ Đức, Trung Quốc và Hàn Quốc, theo dữ liệu của chính phủ.¹⁹

Tình trạng phụ thuộc này có thể khiến lĩnh vực này dễ sụp đổ nếu các khoản trợ cấp thay đổi hoặc bị rút lại, giống như trường hợp khi Chính phủ UK từ chối tiếp tục khoản trợ cấp đã cam kết trước đó cho Britishvolt. Công ty này đã có kế hoạch xây dựng siêu nhà máy 3,8 tỷ GBP ở vùng đông bắc nước Anh.²⁰

Thông tin chi tiết của WTW

Chính phủ cần hỗ trợ cho nhiên liệu thay thế và ổn định cơ chế trợ cấp



“Các vụ cháy do nhiệt độ cao khi chạy trong xe điện rất hiếm khi xảy ra nhưng lại được thông báo rất rộng rãi. Mọi người có thể có phản ứng rất lớn đối với một sự kiện đơn lẻ. Điều đó có thể dẫn đến nhận thức chung rằng tất cả EV đều không an toàn khi mọi người vẫn không chắc chắn về công nghệ và chưa sẵn sàng thay đổi, như đã thấy trong khảo sát của chúng tôi.

Đây chỉ là một trong nhiều thách thức mà quá trình điện khí hóa phải vượt qua. Những thách thức khác bao gồm triển khai cơ sở hạ tầng sạc điện và công nghệ pin cần thiết để sạc các xe thương mại cỡ lớn và xe tải một cách khả thi. Các loại pin tốt nhất trên thị trường hiện nay có thể chiếm tới một phần ba không gian bên trong xe rơ-moóc trung bình.

Với những thách thức đó, không có gì ngạc nhiên khi hầu hết các công ty ô tô đều đồng ý rằng hydro sẽ là lựa chọn thay thế cho EV khi chúng ta tiến tới Cân bằng khí thải, đặc biệt là đối với các loại xe hạng nặng hoặc phương tiện giao thông công cộng, với các yêu cầu về cơ sở hạ tầng hẹp hơn. Chúng tôi dự kiến chính phủ sẽ vẫn nhận thức được tầm quan trọng của nhiên liệu thay thế và bắt đầu hỗ trợ các loại nhiên liệu này nhiều hơn thông qua cấp vốn và hỗ trợ chính sách.

Các khoản trợ cấp là một yếu tố vô cùng quan trọng để xác định lĩnh vực cần tập trung các khoản đầu tư tư nhân và các quốc gia được chọn để xây dựng cơ sở mới và thiết lập hoạt động sản xuất. Cơ chế trợ cấp phải ổn định và dễ dự đoán để giảm rủi ro. Khi các khoản trợ cấp có thay đổi hoặc được rút lại, điều đó có thể dẫn đến sụt giảm đáng kể doanh số bán EV và giá trị của xe cũ, kéo theo các rủi ro tài chính”.

Anthony Monaghan, Giám đốc Vận tải Ngành GB, WTW

¹⁶ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198223002099>

¹⁷ https://www.atlasevhub.com/data_story/210-billion-of-announced-investments-in-electric-vehicle-manufacturing-headed-for-the-u-s/#_ftn4

¹⁸ <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/08/09/fact-sheet-chips-and-science-act-will-lower-costs-create-jobs-strengthen-supply-chains-and-counter-china/#:~:text=The%20CHIPS%20and%20Science%20Act%20will%3A%20Bolster%20U.S.,America>

¹⁹ <https://www.reuters.com/world/china/german-car-giants-asian-battery-kings-match-made-hungary-2022-12-13/>

²⁰ <https://www.bbc.co.uk/news/business-63457813>



Chuỗi cung ứng

Các chuỗi cung ứng dễ bị gián đoạn do thiếu hụt, bất ổn kinh tế và rủi ro thương mại

Sau khi xảy ra tình trạng gián đoạn trong những năm gần đây, các nhà sản xuất buộc phải suy nghĩ lại về việc quản lý chuỗi cung ứng và đặt câu hỏi về các biện pháp thực tiễn phổ biến.

Sản xuất theo nhu cầu bắt đầu dẫn đến dư thừa linh kiện

Hơn ba phần tư (77%) rất hoặc tương đối đồng ý rằng chiến lược chuỗi cung ứng sản xuất theo nhu cầu không còn phù hợp với mục đích nữa. Nhiều doanh nghiệp ô tô đã ứng phó với tình trạng gián đoạn chuỗi cung ứng gần đây và tình hình bất ổn chính trị đang gia tăng bằng cách dự trữ nhiều linh kiện quan trọng.

Điều này có thể giúp các nhà sản xuất có khả năng phục hồi cao hơn với các biến động về nguồn cung ứng nhưng cũng có thể tăng thêm chi phí và khiến tình hình phức tạp hơn liên quan đến bảo hiểm. Giữ nhiều hàng tồn kho hơn có nghĩa là định giá cao hơn cho bảo hiểm tài sản, dẫn đến phí bảo hiểm cao hơn và tích lũy rủi ro cao hơn. Tương tự, hàng tồn kho được giữ trong kho nội bộ có thể không được bảo hiểm theo bảo hiểm trách nhiệm sản phẩm hoặc bảo hiểm thu hồi sản phẩm. Các loại bảo hiểm này thường không mở rộng để bao gồm cả hàng hóa vẫn do công ty bảo quản và kiểm soát.

Chọn nhà cung cấp ở gần – cơ hội hay rủi ro?

Để ứng phó với các biến động do đại dịch và địa chính trị, nhiều công ty ô tô chọn nhà cung cấp ở gần để giảm biến động trong chuỗi cung ứng. Cách này giúp họ chắc chắn hơn về việc giao hàng, xây dựng mối quan hệ thương mại sâu sắc hơn và khả năng kiểm tra, giám sát nhà cung cấp dễ dàng hơn mà không phải tăng nhiều chi phí lao động.

Đối với các công ty Hoa Kỳ, Mexico hiện là một lựa chọn hấp dẫn thay thế cho Trung Quốc vì tránh được các loại thuế đang phát sinh áp đặt cho hoạt động xuất khẩu của Trung Quốc, đồng thời tận dụng được khoảng cách gần về địa lý, các tuyến vận chuyển và ưu đãi miễn thuế chiến lược. Sau 20 năm thống trị của Trung Quốc, Mexico hiện là nhà xuất khẩu hàng hóa lớn nhất sang Hoa Kỳ, với tổng giá trị 475,6 tỷ USD trong năm 2023.²¹

Tuy nhiên, cách này cũng có những thách thức. Theo Giám đốc Chương trình Châu Mỹ tại Trung tâm Nghiên cứu Chiến lược và Quốc tế, lợi ích từ những cơ hội của Mexico đang ngày càng tăng lên “bất chấp các chính sách của chính quyền địa phương chứ không phải nhờ các chính sách đó”.²² Mexico xếp hạng 126/180 quốc gia theo Chỉ số Nhận thức Tham nhũng năm 2023²³ và các công ty cần hiểu được những rủi ro về cơ cấu, hoạt động và quy định mà họ phải đối mặt để thâm nhập vào những vùng lãnh thổ đó. Các quy trình tinh vi để phê duyệt nhà cung cấp là điều thiết yếu để duy trì chất lượng và khả năng phục hồi trong quá trình ban đầu này.

²¹ <https://edition.cnn.com/2024/02/07/economy/china-mexico-us-trade/index.html>

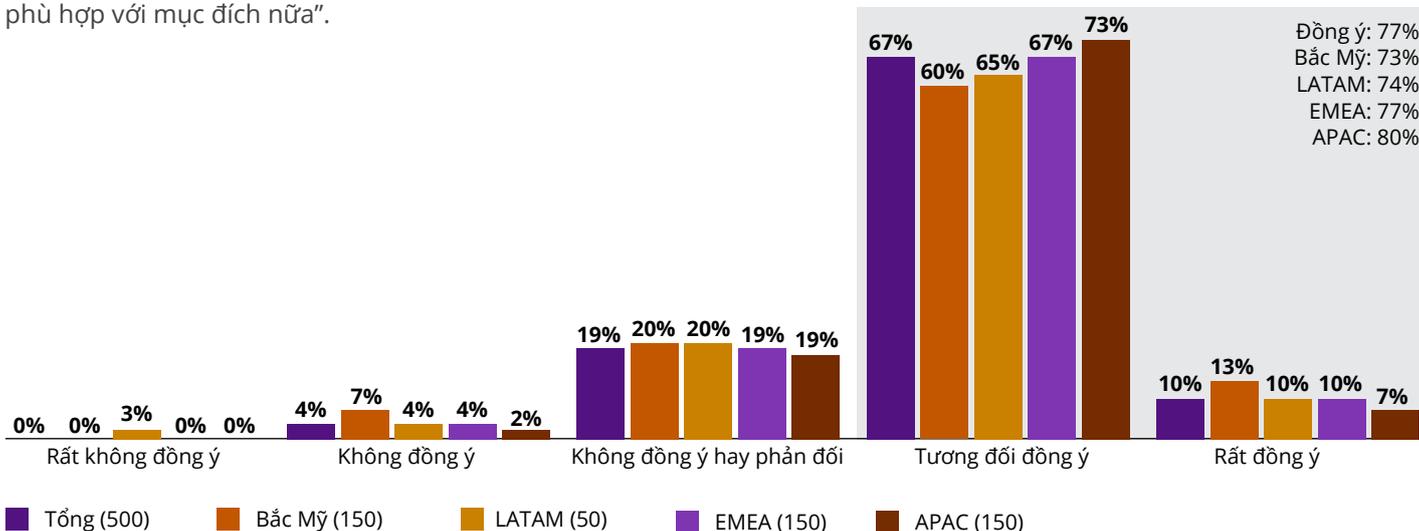
²² <https://www.fticonsulting.com/insights/articles/nearshoring-mexico-where-opportunities>

²³ Chỉ số Nhận thức Tham nhũng 2023 <https://www.transparency.org/en/cpi/2023>

Hình 10:

Nhận định về thái độ: Chuỗi cung ứng sản xuất theo nhu cầu

“Các chiến lược chuỗi cung ứng sản xuất theo nhu cầu quá dễ bị ảnh hưởng nếu xảy ra gián đoạn và không còn phù hợp với mục đích nữa”.



Hỏi: Bạn có đồng ý với nhận định sau đây không:

“Các chiến lược chuỗi cung ứng sản xuất theo nhu cầu quá dễ bị ảnh hưởng nếu xảy ra gián đoạn và không còn phù hợp với mục đích nữa”.

Câu hỏi đơn mã

Cần cải thiện quy trình phê duyệt nhà cung cấp

Hầu hết các công ty tham gia khảo sát của chúng tôi (88%) đều có sẵn quy trình để đánh giá và phê duyệt nhà cung cấp nhưng chỉ có 1/3 (30%) cho rằng họ có quy trình tinh vi. Không có gì ngạc nhiên khi mức độ đánh giá này phổ biến hơn trong số các OEM, ở mức 38%.

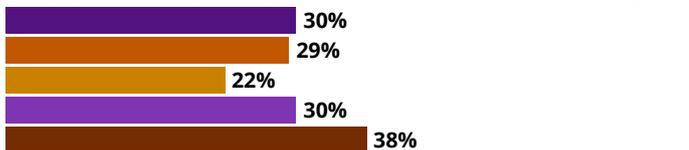
Tương tự, gần như tất cả người trả lời (91%) đều xác định liệu nhà cung cấp có bảo hiểm hay không trong quy trình phê duyệt, ít nhất là trong một số trường hợp. Tuy nhiên, tương đối ít công ty (28%) coi đây là yêu cầu đối với tất cả các nhà cung cấp. Có nhiều khả năng hạng mục kiểm tra này là dành cho bảo hiểm trách nhiệm cốt lõi mà không phải cho sản phẩm bảo hiểm đặc thù như thu hồi sản phẩm hay gián đoạn kinh doanh ngẫu nhiên.

Hình 11:

Sử dụng quy trình để đánh giá và phê duyệt nhà cung cấp

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70%

Chúng tôi có sẵn một số quy trình tinh vi để phê duyệt nhà cung cấp



Chúng tôi có sẵn một số quy trình phê duyệt nhà cung cấp



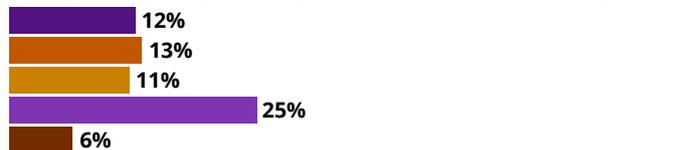
Tổng (500) Nhà sản xuất thiết bị gốc (154) Nhà sản xuất linh kiện ô tô Cấp 1 (157)
Nhà sản xuất linh kiện ô tô Cấp 2 (126) Nhà sản xuất linh kiện ô tô Cấp 3 (63)

Hỏi: Bạn có sẵn quy trình để đánh giá và phê duyệt nhà cung cấp không?

Câu hỏi đơn mã

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70%

Chúng tôi hiện đang xây dựng quy trình phê duyệt nhà cung cấp



Chúng tôi không có quy trình phê duyệt nhà cung cấp chính thức





Trách nhiệm và trách nhiệm pháp lý theo hợp đồng

Cần làm rõ hơn để phân bổ trách nhiệm và trách nhiệm pháp lý đối với các lỗi

Các nghĩa vụ theo hợp đồng trong thỏa thuận cung ứng có vai trò trung tâm để xác định ai là người chịu trách nhiệm và ai là người chịu trách nhiệm cuối cùng đối với bất kỳ hư hỏng nào để khắc phục lỗi.

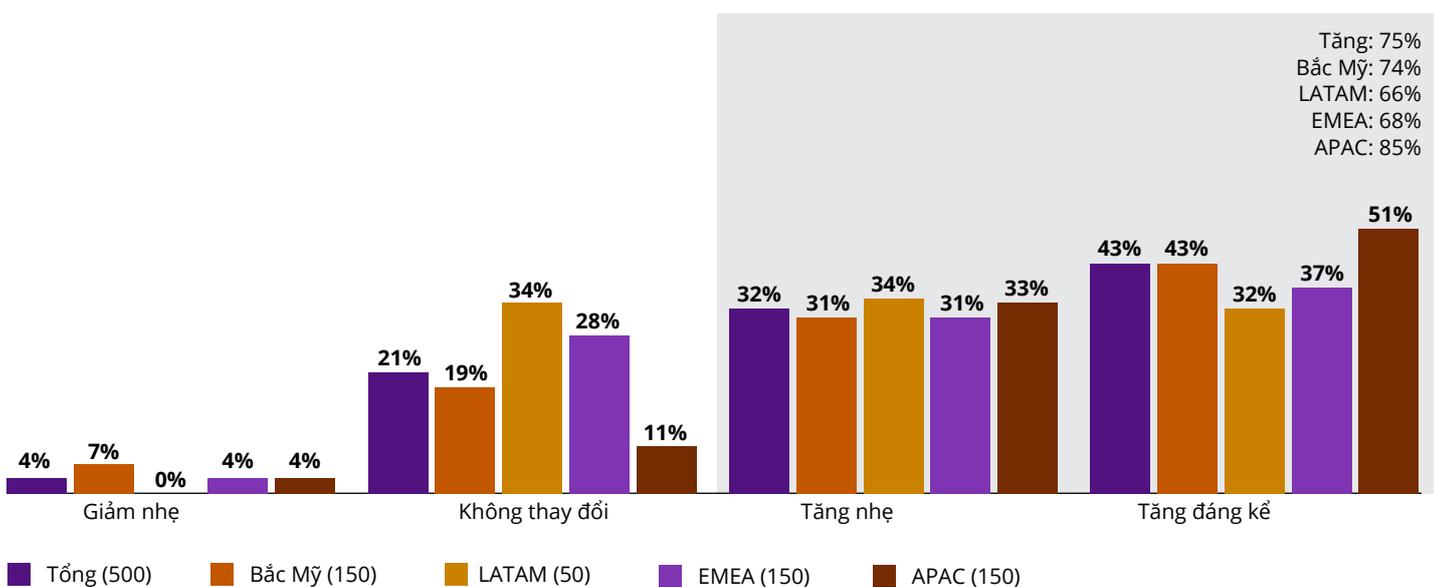
Điều đáng lo ngại là chỉ có 9% người trả lời rất đồng ý rằng họ xác định rõ ràng ai là người chịu trách nhiệm về lỗi giữa nhà phát triển phần mềm, nhà sản xuất linh kiện

và OEM khi sản phẩm có trục trặc (ở châu Mỹ La-tinh chỉ có 4%). Đa số (55%) chọn mức tương đối đồng ý. Khi đưa các điều khoản bảo hành vào thảo luận thì bối cảnh thậm chí còn có thể trở nên mơ hồ hơn.

Ba phần tư các doanh nghiệp tham gia khảo sát của chúng tôi (75%) cho biết chi phí gắn liền với việc quản lý lỗi sản phẩm đã tăng lên do hành động quản lý và hành động của chính phủ, trong đó 4/10 (43%) doanh nghiệp phải chịu mức tăng đáng kể. APAC là khu vực nổi bật với hơn một nửa (51%) doanh nghiệp trong khu vực này nhấn mạnh chi phí tăng đáng kể.

Hình 12:

Tác động từ hành động của chính phủ và hành động quản lý đến chi phí quản lý lỗi sản phẩm đang...



Hỏi: Chọn một lựa chọn để hoàn thành nhận định sau:
 “Tác động từ hành động của chính phủ và hành động quản lý đến chi phí quản lý lỗi sản phẩm đang...”

Câu hỏi đơn mã

OEM yêu cầu nhiều nghĩa vụ hơn trong hợp đồng

Khi các linh kiện quan trọng để đảm bảo an toàn có lỗi thì điều quan trọng nhất là các nhà sản xuất phải phản hồi gấp. Vậy, cuối cùng thì ai là người gánh chịu hầu hết chi phí này?

OEM có trách nhiệm trực tiếp trong việc triển khai thu hồi sản phẩm hoặc chiến dịch bảo dưỡng, do có mối quan hệ trực tiếp với người dùng cuối. Trong nhiều trường hợp, họ phải gánh chịu chi phí mà không chắc có thể thu hồi từ các bên thứ ba có lỗi.

Khảo sát của chúng tôi cho thấy OEM đang muốn đảm bảo chắc chắn hơn trong việc phân bổ trách nhiệm, đặc biệt là khi chi phí có liên quan đang tăng lên. Điều này được phản ánh trong các nghĩa vụ mà họ áp đặt cho nhà cung cấp khi đàm phán hợp đồng. Phần lớn (73%) đồng ý hoặc rất đồng ý rằng họ đã tăng cường trách nhiệm theo hợp đồng của nhà cung cấp hoặc đã có ý định thực hiện điều đó.

Ngược lại, ba phần tư (75%) các nhà sản xuất linh kiện đồng ý hoặc tương đối đồng ý chung là họ đang phải đối mặt với rủi ro tài chính lớn hơn vì các nghĩa vụ theo hợp đồng do OEM áp đặt cho họ. Cảm giác này có tỷ lệ cao

Hình 13:

Cách tiếp cận theo hợp đồng của OEM đối với lỗi sản phẩm

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90%

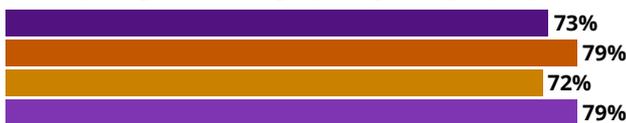
Chúng tôi không thể quản lý mức độ rủi ro tài chính đối với lỗi sản phẩm một cách hiệu quả thông qua các thỏa thuận theo hợp đồng với các nhà cung cấp



Các nhà cung cấp của chúng tôi hoàn toàn hiểu các trách nhiệm theo hợp đồng của họ trong trường hợp xảy ra lỗi sản phẩm



Chúng tôi đã tăng cường hoặc dự định tăng cường các trách nhiệm theo hợp đồng của nhà cung cấp trong trường hợp xảy ra lỗi sản phẩm



■ Tổng (154) ■ Bắc Mỹ (43)
■ EMEA(47) ■ APAC (48)

Hỏi: Bạn có đồng ý với các nhận định sau đây không?

Ô 2 lựa chọn hàng đầu: Rất đồng ý + Đồng ý
Câu hỏi đơn mã mỗi dòng
Chỉ dành cho các nhà sản xuất thiết bị gốc
Vui lòng lưu ý quy mô mẫu nhỏ. LATAM không được hiển thị do mẫu nhỏ.

nhất ở khu vực APAC với 84%, điều này có thể phản ánh mối quan hệ đang phát triển giữa các nhà cung cấp ở APAC và OEM tại Hoa Kỳ và châu Âu, nơi các hợp đồng thường khắt khe hơn.

Chỉ có 72% OEM tin rằng các nhà cung cấp của họ hoàn toàn hiểu được các nghĩa vụ của họ trong trường hợp xảy ra lỗi. Điều này cho thấy các nhà cung cấp có thể phải gánh chịu chi phí không lường trước mà họ không có khả năng chi trả. Khi những nghĩa vụ này tiếp tục được tăng cường và dẫn đến rủi ro tài chính lớn hơn, thì việc tiếp cận các giải pháp quản lý rủi ro sẽ trở nên vô cùng quan trọng.

Các nhà sản xuất linh kiện đối mặt với mức độ rủi ro tài chính ngày càng tăng

Khi xem xét tổng thể, kết quả cho thấy OEM đang thành công đẩy chi phí lỗi sản phẩm qua chuỗi cung ứng sang cho các nhà sản xuất linh kiện cấp 1, 2 và 3. Các nhà sản xuất này có thể phải gánh chịu rủi ro và trách nhiệm lớn hơn, do đó cần nhiều biện pháp bảo vệ hơn so với hiện nay. Chỉ 21% trong số những doanh nghiệp này cho biết họ đã mua bảo hiểm cho mỗi hợp đồng. Chưa đến một nửa (49%) người trả lời cho biết đôi khi họ đã cân nhắc mua bảo hiểm và 22% cho biết chỉ khi họ cho rằng hợp đồng có rủi ro.

Điều này cho thấy một phần đáng kể trong chuỗi cung ứng vẫn không có bảo hiểm. Những thay đổi trong việc mua bảo hiểm thường mang tính đối phó, sau khi xảy ra các sự cố nhấn mạnh thiếu sót trong phạm vi bảo hiểm hoặc mức độ rủi ro không lường trước. Việc chuyển đổi sang lập trường chủ động hơn sẽ đảm bảo các nhà sản xuất linh kiện có thể ứng phó trước những xu thế đó.

Hình 14:

Quan điểm của các nhà sản xuất linh kiện về trách nhiệm theo hợp đồng

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90%

Các nghĩa vụ theo hợp đồng do khách hàng yêu cầu đang tạo ra mức độ rủi ro tài chính lớn hơn đối với các nhà sản xuất ô tô



Chúng tôi hiểu rõ các trách nhiệm theo hợp đồng của mình liên quan đến lỗi sản phẩm



■ Tổng (500) ■ Bắc Mỹ (107)
■ LATAM (34) ■ EMEA (103) ■ APAC (102)

Hỏi: Bạn có đồng ý với các nhận định sau đây không?

Ô 2 lựa chọn hàng đầu: Rất đồng ý + Tương đối đồng ý
Câu hỏi đơn mã mỗi dòng
Chỉ dành cho các nhà sản xuất linh kiện



Quản lý rủi ro và bảo hiểm

Các câu trả lời cho thấy thiếu sót trong quản lý rủi ro và chuyển giao rủi ro

Với một loạt các mối đe dọa hiện có và đang xuất hiện mà ngành này phải đối mặt, thật tuyệt vời khi thấy hầu hết các nhà sản xuất ô tô đều có sẵn quy trình quản lý rủi ro hiệu quả.

Trong một loạt các rủi ro từ gián đoạn kinh doanh đến thu hồi sản phẩm, từ danh tiếng đến không gian mạng, hơn ba phần tư doanh nghiệp đều có quy trình quản lý rủi ro hiệu quả mà ở mức tối thiểu có thể giải quyết vấn đề ưu tiên một cách kịp thời và nhất quán.

Tuy nhiên, chỉ có tương đối ít doanh nghiệp có hoạt động quản lý rủi ro ở mức cao, trong đó các quy trình được đưa vào hoạt động lập kế hoạch chiến lược và các hệ thống cảnh báo sớm được liên kết với hành động của ban giám đốc và ban quản lý. Chỉ có 10% đạt được mức quản lý này đối với rủi ro môi trường, đây có thể là nguyên nhân quan ngại với bối cảnh tập trung vào ESG hiện nay và các yêu cầu của cộng đồng đầu tư.

Tình trạng quá phụ thuộc vào bảo hiểm chung cho các rủi ro đang xuất hiện

Tuy nhiên, vẫn có tình trạng mất kết nối nghiêm trọng giữa nhận thức về bảo hiểm với phạm vi bảo hiểm thực tế dành cho một số rủi ro. Ví dụ: 55% cho biết họ đã mua sản phẩm bảo hiểm chung cho hoạt động thu hồi sản phẩm nhưng các giải pháp được cung cấp thông qua hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm chung không tương xứng với

mức độ rủi ro lớn của việc thu hồi. Trong nhiều trường hợp, phạm vi bảo hiểm sẽ chỉ giới hạn ở các lỗi an toàn nghiêm trọng mà bỏ qua phần lớn các linh kiện và chức năng trong ô tô hiện đại không thuộc phạm vi bảo hiểm này.

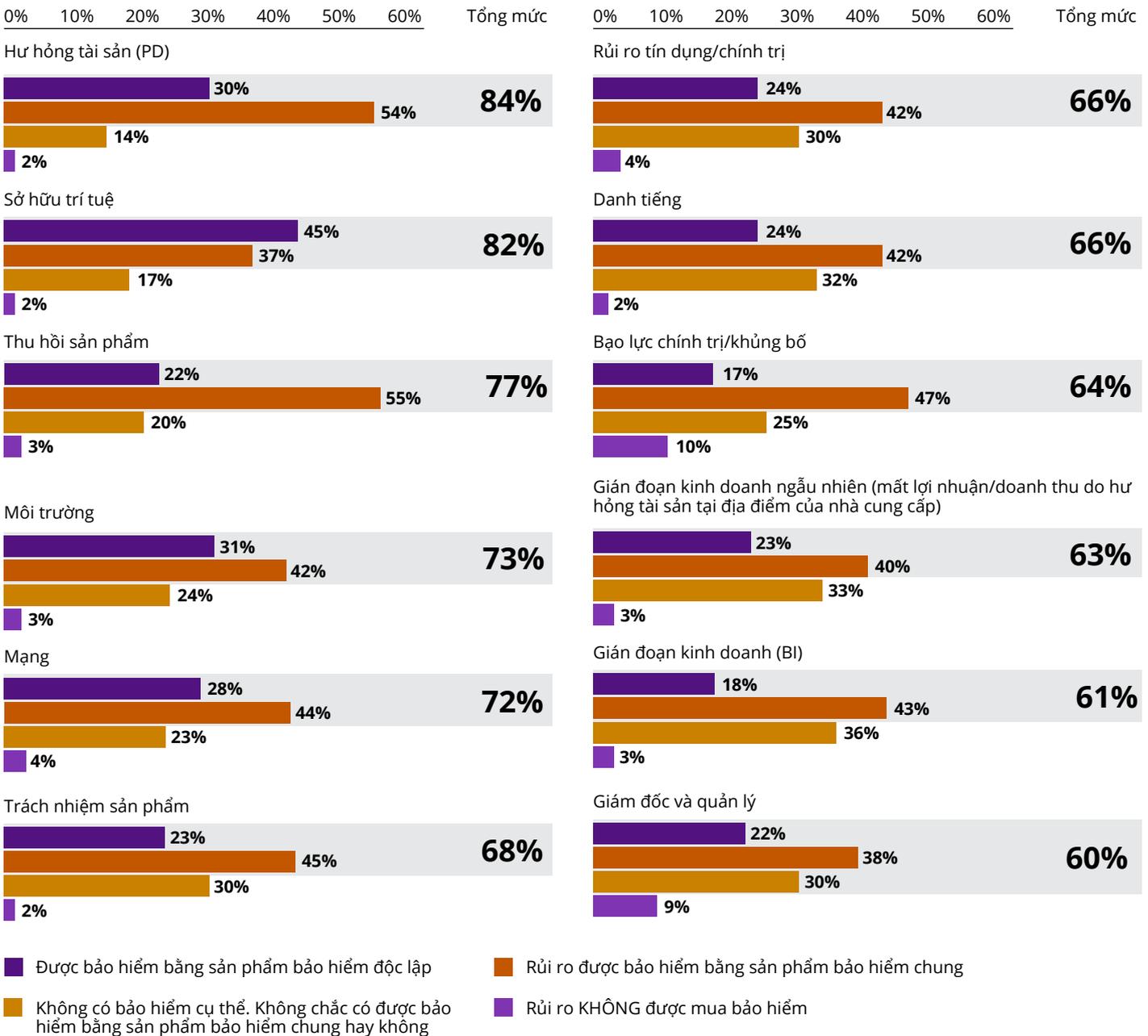
Mặc dù có nhiều khả năng bên thứ nhất sẽ được bảo hiểm đối với chi phí thu hồi linh kiện lỗi nhưng chi phí khổng lồ của bên thứ ba và chi phí để sản xuất các linh kiện thay thế thường bị loại trừ khỏi các sản phẩm bảo hiểm chung.

Tương tự, 42% cho biết bảo hiểm chung có bảo hiểm cho các rủi ro môi trường. Nhưng phạm vi bảo hiểm này chỉ bao gồm tình trạng ô nhiễm đột ngột và do sự cố phát sinh từ trách nhiệm của bên thứ ba. Bảo hiểm chung không bảo hiểm cho chi phí dọn dẹp của bên thứ nhất, thiệt hại về đa dạng sinh học, chi phí dọn dẹp theo luật định, chi phí giảm thiểu tổn thất, ô nhiễm dần hoặc ô nhiễm lâu dài, tất cả đều có thể được bảo hiểm theo điều khoản trách nhiệm suy giảm môi trường độc lập. Tại Hoa Kỳ, các hợp đồng bảo hiểm chung thường không bao gồm điều khoản ô nhiễm, bao gồm cả sự cố đột ngột và do tai nạn.

Các công ty bảo hiểm không ngừng phát triển các sản phẩm và giải pháp mới để đáp ứng nhu cầu của các công ty trong ngành ô tô, cho dù thông qua sản phẩm hoàn toàn mới hay thay đổi theo yêu cầu đối với nội dung hợp đồng bảo hiểm. Các công ty ô tô cần tham khảo ý kiến các bên môi giới bảo hiểm để đảm bảo cập nhật các sản phẩm sẵn có và chương trình bảo hiểm của họ phù hợp để giải quyết các nhu cầu luôn thay đổi.

Hình 16:

Cách tiếp cận bảo hiểm đối với các rủi ro chính



Hỏi: Vui lòng cho biết cách tiếp cận bảo hiểm của tổ chức đối với mỗi rủi ro sau đây:

Câu hỏi đơn mã mỗi dòng

Bảo hiểm cần nỗ lực hơn

Hơn 8/10 (84%) doanh nghiệp cho biết bảo hiểm có hiệu quả trong việc giúp họ quản lý các rủi ro chính. Tuy nhiên, chỉ có 22% cho biết bảo hiểm rất hiệu quả.

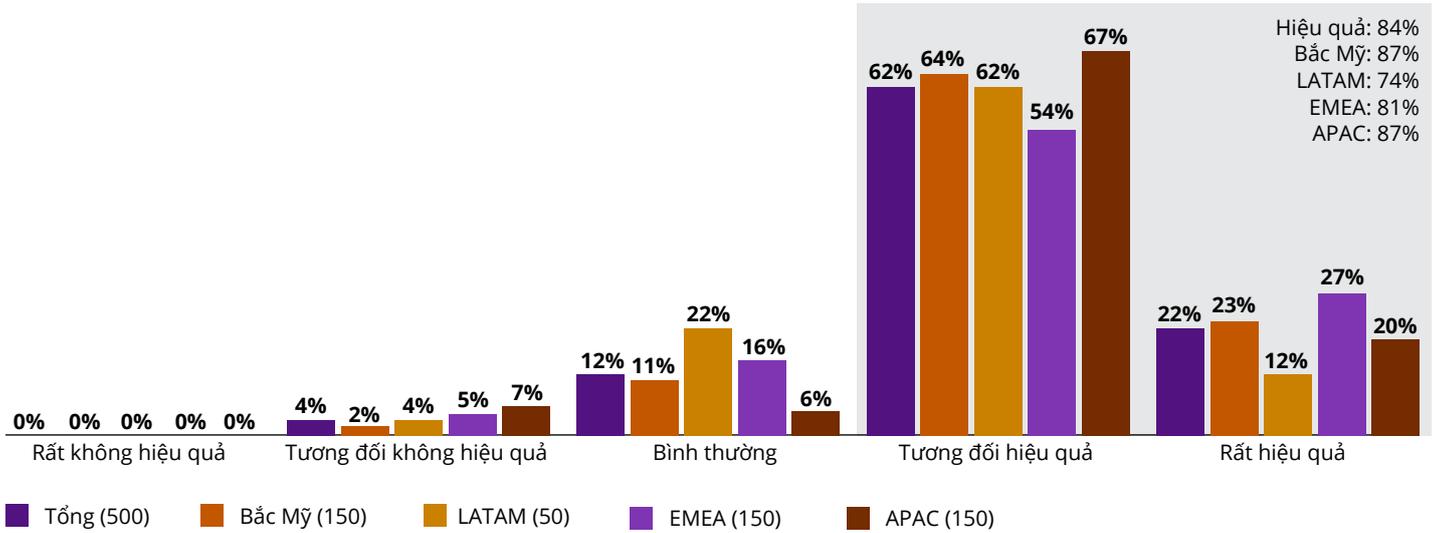
Điều này có thể phản ánh kinh nghiệm của các nhà sản xuất trong suốt thời kỳ gián đoạn do đại dịch, khi nhiều tổn thất không được bảo hiểm chi trả vì liên quan đến chậm trễ mà không phải là hư hỏng. Do đó, các công ty ngày càng ưu tiên cho việc quản lý gián đoạn kinh doanh

ngẫu nhiên, rủi ro hàng đầu trong bảng danh mục rủi ro của chúng tôi.

Hơn một phần ba (36%) công ty cho biết họ chỉ xem xét nhu cầu bảo hiểm hàng năm hoặc khi cần tái tục. Tần suất này có thể không đủ để cập nhật các rủi ro mới và đang xuất hiện, cũng như sản phẩm bảo hiểm sẵn có để bảo hiểm cho các rủi ro đó hay những thay đổi về thị trường khác. Việc xem xét thường xuyên hơn có thể giúp họ xác định và khắc phục khoảng cách giữa nhận thức và phạm vi bảo hiểm thực tế.

Hình 17:

Tính hiệu quả của bảo hiểm trong việc giúp quản lý rủi ro chính



Hỏi: Bảo hiểm có hiệu quả trong việc giúp bạn quản lý các rủi ro chính không?

Câu hỏi đơn mã

Thông tin chi tiết của WTW

Đảm bảo phạm vi bảo hiểm đáp ứng kỳ vọng của bạn



Các nhà sản xuất ô tô cần liên tục xem xét các thỏa thuận bảo hiểm để đánh giá phạm vi bảo hiểm mà họ cần cho cả rủi ro hiện tại và rủi ro đang xuất hiện trong bối cảnh chiến lược doanh nghiệp và hồ sơ rủi ro. Mặc dù bảo hiểm thường sẽ có phạm vi bảo hiểm rộng nhưng có thể không bao gồm tất cả các tình huống. Đây là lý do hợp lý để các tổ chức kiểm tra các kịch bản tổn thất theo phạm vi của hợp đồng bảo hiểm.

Khảo sát đã nêu bật được một số điều cần cân nhắc đối với các chương trình bảo hiểm: các nhà cung cấp cần đánh giá mức độ rủi ro cụ thể, ví dụ như đối với rủi ro môi trường, không gian mạng, sở hữu trí tuệ và danh tiếng, đồng thời đảm bảo phạm vi bảo hiểm mà họ nghĩ là họ có đúng là phạm vi thực tế theo các điều khoản bảo hiểm. Việc chuyển đổi từ chiến lược hàng tồn kho theo nhu cầu sang hàng tồn kho dự phòng có thể tác động đến định giá tài sản và mức độ rủi ro xảy ra gián

đoạn kinh doanh. Điều quan trọng là phải hiểu được mọi thay đổi đối với hồ sơ rủi ro khi giữ nhiều hàng tồn kho hơn, kê khai thông tin cần thiết cho công ty bảo hiểm và cân nhắc điều này có thể ảnh hưởng như thế nào đến quy trình quản lý rủi ro của doanh nghiệp. Công ty bảo hiểm cũng muốn thấy doanh nghiệp có quy trình quản lý rủi ro theo hợp đồng hiệu quả và làm rõ trách nhiệm về lỗi và tổn thất tiếp theo có thể phát sinh.

Để giải quyết những vấn đề này, các nhà sản xuất cần thường xuyên xem xét bảo hiểm để tự tin rằng chương trình bảo hiểm của họ sẽ phù hợp với tổn thất mà họ dự kiến tại thời điểm mà họ cần.

Matt Gazeley, Giám đốc Ngành Sản xuất và Công nghiệp, GB Retail



Kết luận

Tốc độ thay đổi trong ngành ô tô đã tăng lên theo cấp số nhân. Các nhà sản xuất không còn tạo sự khác biệt cho sản phẩm của mình dựa vào động cơ xe mà đã chuyển sang trải nghiệm của người lái. Hiệu suất không quan trọng bằng chức năng, cho dù đó là về an toàn, kết nối hay giải trí.

Cùng với những thách thức về điện khí hóa và tự động hóa, những thay đổi này đã hình thành bối cảnh rủi ro mới cho các nhà sản xuất. Các vấn đề về khả năng tương thích của phần mềm và tích hợp đã nổi lên, cùng các rủi ro thông thường về lỗi thiết kế và lỗi vật lý.

Khảo sát của chúng tôi cho thấy các doanh nghiệp trong ngành ô tô đang ngày càng phụ thuộc vào phần mềm bên thứ ba và không còn chắc chắn về người chịu trách

nhiệm giữa OEM và các nhà cung cấp nếu xảy ra lỗi liên quan đến phần mềm. Các doanh nghiệp đang cố xây dựng khả năng phục hồi với những vấn đề này thông qua các nghĩa vụ theo hợp đồng khắt khe hơn, đồng thời dự trữ nhiều linh kiện và chọn nhà cung cấp ở gần để tự bảo hiểm trước những biến động của chuỗi cung ứng trong tương lai.

Nhưng cho dù có một loạt các rủi ro đã tồn tại và đang xuất hiện, số lượng doanh nghiệp mua bảo hiểm đặc thù để giải quyết những rủi ro đó vẫn tương đối thấp. Quan hệ hợp tác giữa thị trường bảo hiểm và ngành ô tô là điều thiết yếu để đảm bảo bảo hiểm luôn đi trước đón đầu, cung cấp các giải pháp cho nhà sản xuất trước khi những rủi ro đó phát sinh mà không phải sau khi xảy ra sự cố.

WTW có một đội ngũ chuyên gia ngành giàu kinh nghiệm có thể giúp các nhà sản xuất ô tô hiểu và vượt qua được bối cảnh rủi ro hiện tại, đồng thời dự kiến những thay đổi trong giai đoạn không ngừng chuyển đổi này.

Mẫu và phương pháp khảo sát

Khảo sát của chúng tôi do đối tác nghiên cứu Coleman Parkes tiến hành vào tháng 9 năm 2023 theo phương pháp từ điện thoại đến trang web.

Chúng tôi đã nhận được 500 câu trả lời từ các quản lý điều hành cấp cao chịu trách nhiệm về chiến lược rủi ro trong tổ chức của họ. Những người trả lời đến từ hơn 20 quốc gia ở châu Âu, Bắc và Nam Mỹ, châu Á - Thái Bình Dương và Trung Đông.

Chi tiết nghiên cứu

Phương pháp

Khảo sát từ điện thoại đến trang web

Kích thước mẫu

500 Tổng:

- Bắc Mỹ (150)
- LATAM (50)
- EMEA (150)
- APAC (150)

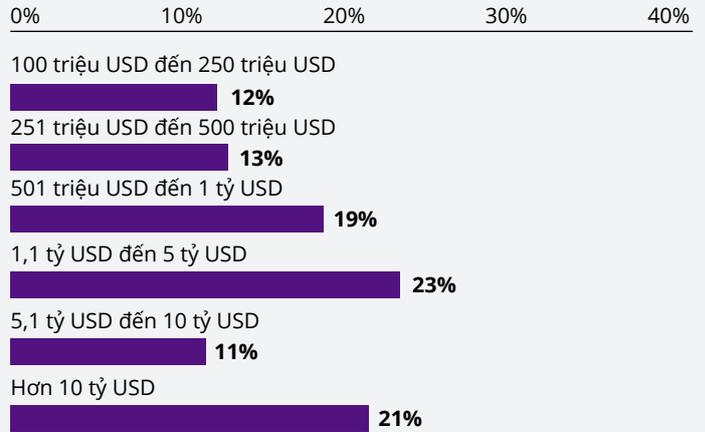
Hồ sơ đối tượng

Đang làm việc cho nhà sản xuất thiết bị gốc (OEM) hoặc nhà sản xuất linh kiện (Cấp 1, 2 hoặc 3) với doanh thu hàng năm được báo cáo tối thiểu là 100 triệu USD

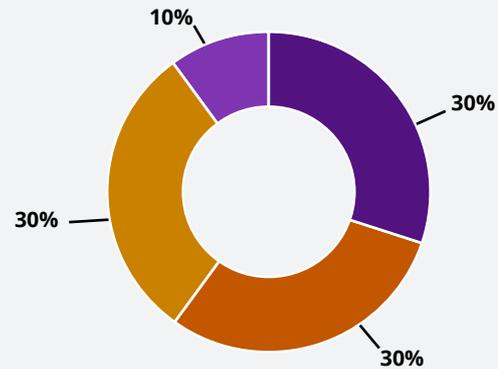
Thời gian tiến hành

Mùa thu năm 2023

Doanh thu

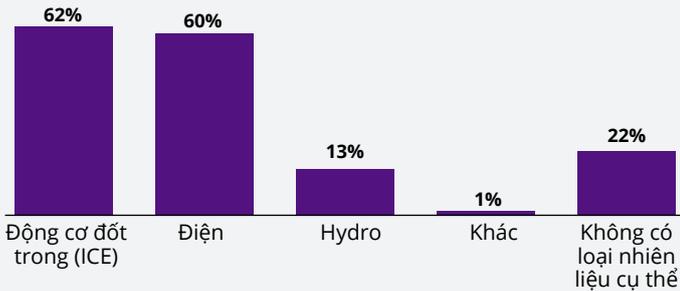


Khu vực



APAC EMEA Bắc Mỹ LATAM

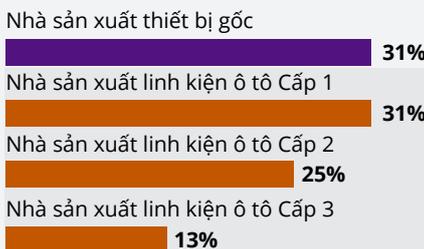
Sản xuất cho loại nhiên liệu



Lưu ý: Nhiều công ty sản xuất cho nhiều loại nhiên liệu

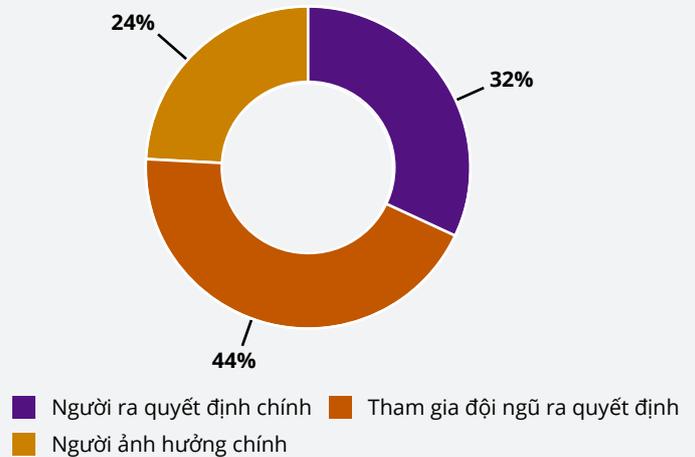
Loại nhà sản xuất

0% 10% 20% 30% 40%



Nhà sản xuất linh kiện (Ròng): 69%

Trách nhiệm công việc



Để biết thêm thông tin, vui lòng liên lạc:

Châu Á

Đào Ngọc Ly

Giám đốc kinh doanh
+84 90 580 3993
Ly.Dao@wtwco.com

Ben MacCarthy

Giám đốc Bảo hiểm Tai nạn châu Á
+852 2195 5885
benjamin.maccarthy@wtwco.com

Australasia

Trent Williams

Giám đốc Môi giới, Australasia
+61 423 598 493
trent.williams@wtwco.com

Robert Lasovski

Giám đốc Rủi ro Doanh nghiệp (P&C), Australasia
+61 (0)478 307 114
rob.lasovski@wtwco.com

Trung và Đông Âu, Trung Đông và châu Phi (CEEMEA)

Thomas Hadrill

Giám đốc Môi giới, CEEMEA
+44 20 3124 8039
thomas.hadrill@wtwco.com

Châu Âu

Kiran Nayee

Giám đốc Bảo hiểm Tai nạn châu Âu
+44 (0) 7770971345
kiran.nayee@wtwco.com

Victor De Jager

Giám đốc Tài sản châu Âu
+31 (0)6 2111 6250
victor.de.jager@wtwco.com

Bắc Mỹ

Christian Ryan

Tổng Giám đốc – Giám đốc Ngành Bắc Mỹ
christian.ryan@wtwco.com

Kevin Velan

Giám đốc, Nhóm Thu hồi Sản phẩm Toàn quốc
+1 312 288 7140
kevin.velan@wtwco.com

Nam Mỹ

Roman Mesuraca

Giám đốc P&C và Môi giới Khu vực — LatAm
+54 11 4945-3614
roman.mesuraca@wtwco.com

Vương quốc Anh

Jack Ledger

Giám đốc – Môi giới
+44 (0) 7825 967 186
jack.ledger@wtwco.com

Matt Gazeley

Giám đốc Ngành Sản xuất và Công nghiệp, GB
+44 (0) 203 124 6371
matt.gazeley@wtwco.com

Anthony Monaghan

Giám đốc Ngành Giao thông vận tải, GB
+44 (0) 7442 976 286
anthony.monaghan@wtwco.com

Tuyên bố miễn trừ

WTW cung cấp các dịch vụ liên quan đến bảo hiểm thông qua các công ty được cấp phép và ủy quyền phù hợp tại mỗi quốc gia mà WTW hoạt động. Để biết thêm chi tiết về ủy quyền và quy định về các pháp nhân WTW của chúng tôi, hoạt động tại quốc gia của bạn, vui lòng tham khảo trang web WTW của chúng tôi - <https://www.wtwco.com/en-GB/Notices/globalregulatory-disclosures>

Đây là yêu cầu pháp lý để chúng tôi xem xét yêu cầu cấp phép tại địa phương của mình. Thông tin được cung cấp trong ấn phẩm này được xem là chính xác vào ngày 1 tháng 11 năm 2023. Thông tin này sau đó có thể đã thay đổi hoặc được thay thế và không được xem là chính xác hoặc phù hợp sau ngày này.

Ấn phẩm này cung cấp cái nhìn tổng quan chung về chủ đề. Ấn phẩm này không nhất thiết đề cập đến mọi khía cạnh của chủ đề hoặc mọi sản phẩm có sẵn trên thị trường và chúng tôi từ chối mọi trách nhiệm pháp lý trong phạm vi tối đa được pháp luật cho phép. Ấn phẩm này không nhằm mục đích và không nên được sử dụng để thay thế lời khuyên cụ thể liên quan đến các tình huống cá nhân và chúng tôi không đưa ra (và không được xem là) lời khuyên pháp lý, kế toán hoặc thuế. Nếu có ý định thực hiện bất kỳ hành động hoặc đưa ra bất kỳ quyết định nào dựa trên nội dung của ấn phẩm này, trước tiên bạn nên tìm kiếm lời khuyên cụ thể từ chuyên gia thích hợp. Một số thông tin trong ấn phẩm này có thể được tổng hợp từ các nguồn của bên thứ ba mà chúng tôi cho là đáng tin cậy, tuy nhiên chúng tôi không đảm bảo và không chịu trách nhiệm về tính chính xác của những thông tin đó. Quan điểm được bày tỏ không nhất thiết là quan điểm của WTW. Bản quyền WTW 2024. Bảo lưu mọi quyền.

Giới thiệu về WTW

Tại WTW (NASDAQ: WTW), chúng tôi cung cấp các giải pháp dựa trên dữ liệu, dựa trên hiểu biết sâu sắc trong các lĩnh vực con người, rủi ro và vốn. Tận dụng quan điểm toàn cầu và chuyên môn địa phương của các nhân viên của chúng tôi phục vụ 140 quốc gia và thị trường, chúng tôi giúp bạn hoàn thiện chiến lược của mình, nâng cao khả năng phục hồi của tổ chức, thúc đẩy lực lượng lao động của bạn và tối đa hóa hiệu suất. Phối hợp với bạn, chúng tôi khám phá các cơ hội để thành công bền vững và đưa ra quan điểm giúp bạn phát triển. Tìm hiểu thêm tại wtwco.com.



wtwco.com/social-media

Bản quyền © 2024 WTW. Bảo lưu mọi quyền.
FPS6326649 WTW_139255_03/24

wtwco.com

