

MOTOR OWN-DAMAGE INSURANCE RISK AT HUNG VUONG INSURANCE CORPORATION AFTER GOVERNMENT DECREE NO. 168 DATED DECEMBER 26, 2024

Dinh Thi Phi Nga¹

Vu Van Linh² Hoang Minh Trang³

¹Thanh Do University ²Hung Vuong Insurance Thang Long Company, Hung Vuong Insurance Corporation ³Vietnam School Connection Joint Stock Company

Email: dpnga84@gmail.com¹; linh.vv@bhv.com.vn²; tranghm@vscvietnam.vn³

Received: 16/7/2026; Reviewed: 7/8/2026; Revised: 25/08/2026; Accepted: 29/10/2026

DOI: <https://doi.org/10.58902/tcnckhpt.v5i3.405>

Abstract: *This study examines why Hung Vuong Insurance Corporation did not experience the same improvement in motor claims indicators observed in Vietnam's broader motor insurance market after Decree No. 168/2024/ND-CP took effect. Hung Vuong Insurance Corporation data from January 2024 to May 2026 are compared with national road-safety statistics and market-wide claims ratios. In 2025, the market-wide motor claims ratio fell from 46.2% to 43.7%, while Hung Vuong Insurance Corporation's paid claims as a percentage of premium revenue rose from 54.45% to 72.05%. Claim files classified by year of loss increased by 13.19%, paid claim amounts by 19.00%, and the average paid amount per claim file by 5.13%. Flood losses in Central Vietnam account for part of the deterioration but do not explain the full gap between Hung Vuong Insurance Corporation and the market. The available evidence suggests that portfolio mix, risk selection, and actual premium rates warrant closer examination. Claims handling and reserve development should also be reviewed, although the current dataset does not support treating them as the primary cause. The paper recommends standardized cause-of-loss coding, measurement of monthly insured-vehicle exposure, monitoring of actual premium rates, and profitability analysis by vehicle segment, distribution channel, business unit, and repair garage.*

Keywords: *Claims reserving; Decree 168; Insurance claims; Motor insurance; Motor own-damage insurance.*

1. Đặt vấn đề

Nghị định số 168/2024/NĐ-CP của Chính phủ (Nghị định 168) có hiệu lực từ ngày 01 tháng 01 năm 2025, tăng mức phạt giao thông và áp dụng cơ chế trừ điểm giấy phép lái xe (Chính phủ, 2024). Trong 6 tháng đầu năm 2025, số vụ tai nạn giao thông toàn quốc giảm 24,25% (Cổng Thông tin điện tử Chính phủ, 2025). Về nguyên tắc, giao thông an toàn hơn làm giảm bồi thường bảo hiểm vật chất xe.

Dưới sự ảnh hưởng của Nghị định 168, tính chung trong thị trường bảo hiểm, tỷ lệ bồi thường bảo hiểm xe cơ giới giảm từ 46,2% năm 2024 xuống 43,7% năm 2025 (Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam, 2025; Đỗ Quang, 2026). Ngược lại, tại Tổng công ty Cổ phần Bảo hiểm Hùng Vương (BHV), tỷ lệ bồi thường đã trả trên doanh thu phí bảo hiểm vật chất xe tăng từ 54,45% lên

72,05%, dù doanh thu phí giảm 2,72%.

Trên thực tế, tỷ lệ bồi thường và các chỉ số liên quan của từng doanh nghiệp bảo hiểm còn phụ thuộc vào cơ cấu danh mục, phí thực thu và chất lượng giám định - bồi thường. Do đó, bài viết tập trung nghiên cứu để trả lời cho câu hỏi vì sao môi trường giao thông an toàn hơn nhưng tỷ lệ bồi thường tại BHV vẫn chưa có mức giảm tương ứng?

Mục tiêu chính của bài viết gồm: (i) đối chiếu xu hướng tai nạn và bồi thường của thị trường trước và sau Nghị định 168; (ii) phân tích biến động doanh thu phí, hồ sơ và bồi thường bảo hiểm vật chất xe tại BHV; (iii) xác định nguyên nhân cần kiểm chứng.

2. Tổng quan nghiên cứu

2.1. Số hồ sơ và mức độ tổn thất trong bảo hiểm xe

Kết quả bồi thường bảo hiểm xe thường được hình thành từ hai thành phần: số lần phát sinh yêu cầu bồi thường và mức thiệt hại của mỗi vụ. Hai thành phần này cần được xem xét riêng vì số hồ sơ có thể tăng trong khi mức chi bình quân giảm, hoặc ngược lại. Các mô hình frequency-severity trong bảo hiểm được xây dựng trên chính sự khác biệt đó (Clemente et al., 2023).

Với dữ liệu quản trị, cách tách này giúp nhận diện vấn đề rõ hơn. Nếu số hồ sơ tăng nhanh hơn mức chi bình quân, cần kiểm quy mô xe được bảo hiểm, cơ cấu danh mục và chất lượng lựa chọn rủi ro. Nếu mức chi bình quân tăng mạnh, trọng tâm chuyển sang loại xe, giá phụ tùng, gara, giám định và kiểm soát chi phí sửa chữa.

2.2. Quản lý giao thông và rủi ro bảo hiểm

Tai nạn đường bộ chịu tác động đồng thời của hành vi người lái, tốc độ, nồng độ cồn, hạ tầng và điều kiện khai thác phương tiện. Tổ chức Y tế Thế giới coi việc thực thi pháp luật về tốc độ, rượu bia và các hành vi nguy hiểm là nhóm biện pháp quan trọng để giảm thương vong giao thông (World Health Organization, 2023). Nghị định 168 tác động trực tiếp vào nhóm hành vi này bằng mức xử phạt tăng cao và cơ chế trừ điểm giấy phép lái xe.

Ở góc độ bảo hiểm, Dahchour (2001) dùng dữ liệu khảo sát tại Pháp và cho thấy số điểm bị trừ của năm trước giải thích có ý nghĩa thống kê cho rủi ro tai nạn của năm sau; rủi ro tăng theo số điểm bị trừ. Hành vi vi phạm, vì thế, là thông tin hữu ích để phân loại rủi ro và định phí. Cơ chế trừ điểm này tương tự cơ chế của Nghị định 168, song nghiên cứu xét rủi ro ở cấp độ người lái, không đánh giá kết quả bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm khi chính sách mới có hiệu lực.

Tuy nhiên, tác động tới doanh nghiệp bảo hiểm không tự động bằng mức giảm số vụ tai nạn toàn quốc. Danh mục bảo hiểm chỉ là một phần của tổng số phương tiện lưu thông và mỗi doanh nghiệp có tỷ trọng xe kinh doanh, xe cá nhân, xe cũ, xe giá trị cao và các kênh khai thác khác nhau. Vì vậy, cùng một thay đổi về môi trường giao thông có thể tạo kết quả bồi thường khác nhau giữa các doanh nghiệp.

2.3. Thực tiễn quản trị bảo hiểm vật chất xe tại doanh nghiệp Việt Nam

Trong phạm vi tài liệu tác giả tiếp cận, nguồn tham khảo chính về thực tiễn bảo hiểm xe trong nước là báo cáo công khai của doanh nghiệp. Báo cáo của Tổng công ty Cổ phần Bảo hiểm Bưu điện (PTI, 2024) và Tổng công ty Cổ phần Bảo hiểm Sài Gòn - Hà Nội (BSH, 2025) mô tả việc điều chỉnh phí, hạn chế các dòng xe có tỷ lệ bồi thường cao và siết giám định, gara, nhưng số liệu công khai chưa đủ đồng nhất để đối chiếu tác động của Nghị định 168 theo nghiệp vụ vật chất xe.

2.4. Khoảng trống nghiên cứu

Từ các tài liệu trên có thể rút ra ba nhận xét. *Một là*, khung tần suất - mức độ tổn thất chủ yếu được dùng để dự báo và định phí, chưa được dùng để giải thích vì sao một doanh nghiệp đi ngược xu hướng thị trường. *Hai là*, các nghiên cứu quốc tế về trừ điểm giấy phép lái xe dừng ở rủi ro của người lái và định phí, chưa xét kết quả bồi thường của doanh nghiệp bảo hiểm sau khi chính sách được áp dụng. *Ba là*, các báo cáo doanh nghiệp trong nước mô tả biện pháp quản trị nhưng chưa cung cấp số liệu đủ đồng nhất để đối chiếu diễn biến của từng doanh nghiệp với thị trường sau Nghị định 168.

Theo khảo cứu của tác giả, chưa có nghiên cứu nào phân tích đồng thời môi trường giao thông sau Nghị định 168, tỷ lệ bồi thường của thị trường và kết quả bảo hiểm vật chất xe của một doanh nghiệp cụ thể tại Việt Nam. Bài viết góp phần lấp khoảng trống này bằng cách đối chiếu BHV với thị trường, tách ảnh hưởng của số hồ sơ và mức bồi thường bình quân và kiểm tra từng giả thuyết quản trị trên dữ liệu nội bộ.

3. Dữ liệu và phương pháp nghiên cứu

3.1. Nguồn dữ liệu

Nguồn thứ nhất: dữ liệu nội bộ của BHV từ ngày 01 tháng 01 năm 2024 đến ngày 31 tháng 05 năm 2026, gồm: doanh thu phí, bồi thường đã trả, dự phòng bồi thường và hồ sơ bảo hiểm vật chất xe, phân loại theo ngày xảy ra tổn thất. Hồ sơ có nhiều lần thanh toán hoặc nhiều dòng hạch toán được cộng về cùng một mã hồ sơ để tránh đếm trùng (BHV, 2026).

Nguồn thứ hai: số liệu công khai về tai nạn giao thông và thị trường bảo hiểm. Tỷ lệ bồi thường thị trường năm 2024 lấy từ Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam (2025); số liệu năm 2025 lấy từ bài của Đỗ Quang (2026) trên Báo Xây dựng,

dẫn từ Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam. Các tỷ lệ này chưa gồm dự phòng bồi thường, nên bài viết đối chiếu với tỷ lệ bồi thường đã trả/doanh thu phí của BHV; chỉ tiêu (bồi thường đã trả + dự phòng)/doanh thu phí được giữ riêng làm chỉ tiêu quản trị nội bộ.

Nguồn thứ ba: báo cáo công khai của PTI và BSH, dùng để tham khảo cách các doanh nghiệp khác xử lý danh mục có tỷ lệ bồi thường cao (PTI, 2024; BSH, 2025). Các báo cáo này không dùng để khẳng định Nghị định 168 làm giảm tỷ lệ bồi thường của từng doanh nghiệp, vì số liệu công khai năm 2025 chưa đủ đồng nhất để đối chiếu trực tiếp theo nghiệp vụ vật chất xe.

3.2. Phương pháp nghiên cứu

Phương pháp nghiên cứu chính là thống kê mô tả, so sánh trước - sau và đối chiếu với thị trường. Trọng tâm không phải là ước lượng quan hệ nhân quả, mà là xác định phần biến động của BHV phù hợp với từng giả thuyết quản trị. Giả thuyết quản trị ở đây là các giải thích khả dĩ cho việc tỷ lệ bồi thường của BHV tăng trong khi thị trường giảm, được suy ra từ khung tần suất - mức độ tổn thất và từ các yếu tố quản trị mà doanh nghiệp bảo hiểm kiểm soát được. Bài viết đặt ra năm giả thuyết:

H1. Cơ cấu danh mục và lựa chọn rủi ro: danh mục dịch chuyển sang nhóm xe có tần suất tổn thất cao hơn nên số hồ sơ tăng nhanh hơn doanh thu phí.

H2. Phí thực thu thấp/cơ chế kinh doanh rộng: phí thực thu sau giảm phí, điều khoản bổ

sung và chính sách kinh doanh không tương xứng với rủi ro nhận bảo hiểm.

H3. Chất lượng giám định - bồi thường: chi phí mỗi hồ sơ tăng, hoặc hồ sơ giải quyết chậm làm dự phòng bồi thường tăng.

H4. Tăng trưởng quá nóng: quy mô xe được bảo hiểm tăng nhanh, kéo theo số hồ sơ tăng trong khi phí bình quân giảm.

H5. Mưa lũ: tổn thất do thiên tai năm 2025 làm tỷ lệ bồi thường tăng bất thường.

Một giả thuyết được coi là phù hợp với số liệu khi các chỉ tiêu ở Bảng 1 biến động theo hướng giả thuyết đó dự báo. Chẳng hạn, H1 được ủng hộ nếu số hồ sơ tăng nhanh hơn mức bồi thường bình quân; H3 được ủng hộ nếu mức bồi thường bình quân hoặc dự phòng tăng nổi bật hơn số hồ sơ.

Quy trình phân tích gồm ba bước. Bước một, so sánh xu hướng tỷ lệ bồi thường của thị trường với BHV. Bước hai, phân tách sự thay đổi của số hồ sơ và mức bồi thường bình quân để xem yếu tố nào nổi bật hơn. Bước ba, đối chiếu các dấu hiệu thực tế với năm giả thuyết H1-H5 nêu trên.

Bộ dữ liệu hiện chưa có mã nguyên nhân tổn thất đồng nhất cho toàn bộ hồ sơ và chưa có quy mô xe được bảo hiểm theo từng tháng. Đây là hạn chế quan trọng: thiếu quy mô xe thì số hồ sơ tăng chưa thể hiểu là tần suất tổn thất tăng; thiếu mã nguyên nhân thì chưa tách riêng được hồ sơ đâm va để đo trực tiếp tác động của Nghị định 168.

Bảng 1. Chỉ tiêu và cách sử dụng trong phân tích

Chỉ tiêu	Cách xác định	Ý nghĩa
Tỷ lệ bồi thường đã trả	Bồi thường đã trả / doanh thu phí	Đối chiếu gần nhất với số liệu thị trường
Tỷ lệ theo dõi nội bộ	(Bồi thường đã trả + dự phòng) / doanh thu phí	Theo dõi áp lực bồi thường và hồ sơ chưa hoàn tất
Số hồ sơ bồi thường	Đếm mã hồ sơ theo ngày xảy ra tổn thất	Theo dõi số vụ phát sinh
Mức bồi thường bình quân	Bồi thường đã trả / số hồ sơ	Theo dõi mức chi mỗi hồ sơ
Quy mô xe được bảo hiểm theo tháng	Chưa có đầy đủ	Cần bổ sung để tính tần suất chuẩn hóa

Nguồn: Tác giả xây dựng.

4. Kết quả nghiên cứu

4.1. Thị trường bảo hiểm xe cơ giới sau Nghị định số 168 ngày 26 tháng 12 năm 2024 của Chính phủ

Sau ngày 01 tháng 01 năm 2025, số vụ tai nạn giao thông trên cả nước giảm rõ. Trong 6 tháng đầu năm 2025, toàn quốc xảy ra 9.398 vụ, giảm 24,25% so với cùng kỳ; số người bị thương giảm 33,9% (Cổng Thông tin điện tử Chính phủ, 2025). Môi trường giao thông vì vậy đã chuyển theo hướng an toàn hơn.

Bảng 2. So sánh tỷ lệ bồi thường thị trường và tại Tổng công ty Cổ phần Bảo hiểm Hùng Vương

Phạm vi	2024	2025	Thay đổi
Thị trường xe cơ giới*	46,2%	43,7%	-2,5 điểm phần trăm
Thị trường xe tự nguyện / vật chất xe**	54,7%	53,1%	Khoảng -1,6 điểm phần trăm
BHV: bồi thường đã trả/doanh thu phí	54,45%	72,05%	+17,60 điểm phần trăm
BHV: (đã trả + dự phòng)/doanh thu phí	66,08%	86,51%	+20,43 điểm phần trăm

Nguồn: Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam (2025); Đỗ Quang (2026); BHV (2026); tác giả tính toán.

* Không bao gồm dự phòng bồi thường.

** Phạm vi 2024 và 2025 gần nhau nhưng không hoàn toàn đồng nhất, nên chỉ dùng để so xu hướng.

4.2. Kết quả bảo hiểm vật chất xe tại Tổng công ty Cổ phần Bảo hiểm Hùng Vương

Năm 2025, doanh thu phí bảo hiểm vật chất xe của BHV đạt 145,64 tỷ đồng Việt Nam (VND), giảm 2,72% so với năm 2024. Trong khi đó, bồi thường đã trả tăng 28,71%, từ 81,52 lên 104,93 tỷ đồng; dự phòng bồi thường tăng 21,05%, từ 17,40 lên 21,07 tỷ đồng. Tổng bồi

Tỷ lệ bồi thường xe cơ giới của thị trường cũng giảm trong năm 2025, từ 46,2% xuống 43,7%, tức giảm 2,5 điểm phần trăm. Với nhóm tự nguyện - gần với bảo hiểm vật chất xe hơn - tỷ lệ năm 2024 là 54,7%, còn tỷ lệ bảo hiểm vật chất xe ô tô năm 2025 được công bố là 53,1% (Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam, 2025; Đỗ Quang, 2026). Phạm vi của hai chỉ tiêu không hoàn toàn trùng nhau, nhưng cả hai đều cho thấy thị trường không tăng mạnh như BHV.

thường đã trả và dự phòng đạt 126,00 tỷ đồng, tăng 27,36%.

Kết quả này đi ngược xu hướng của thị trường. Nếu chỉ dùng bồi thường đã trả để gần với cách tính của Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam, tỷ lệ của BHV tăng 17,60 điểm phần trăm trong khi tỷ lệ chung của thị trường giảm 2,50 điểm phần trăm.

Bảng 3. Doanh thu phí và bồi thường bảo hiểm vật chất xe tại Tổng công ty Cổ phần Bảo hiểm Hùng Vương

Chỉ tiêu	2024	2025	5 tháng 2026	2025/2024
Doanh thu phí (tỷ đồng)	149,71	145,64	67,03	-2,72%
Bồi thường đã trả (tỷ đồng)	81,52	104,93	45,23	+28,71%
Dự phòng bồi thường (tỷ đồng)	17,40	21,07	18,79	+21,05%
Đã trả + dự phòng (tỷ đồng)	98,93	126,00	64,03	+27,36%
Tỷ lệ nội bộ	66,08%	86,51%	95,52%	+20,43 điểm phần trăm

Nguồn: BHV (2026), tác giả tính toán

* Số liệu năm 2026 tính đến ngày 31 tháng 05 năm 2026

Mức 95,52% tại ngày 31 tháng 05 năm 2026 chỉ là số liệu tại thời điểm. Doanh thu phí mới có 5 tháng, trong khi bồi thường đã trả và dự phòng có thể bao gồm hồ sơ phát sinh từ các kỳ trước; doanh thu xe cũng không phân bổ đều theo tháng. Vì vậy, bài viết không so sánh trực

tiếp 95,52% với tỷ lệ cả năm 2024 hoặc 2025.

Khi phân loại theo năm xảy ra tổn thất, năm 2025 có 18.333 hồ sơ, tăng 13,19% so với năm 2024. Số tiền bồi thường đã trả cho các hồ sơ này tăng 19,00%, từ 91,93 lên 109,39 tỷ đồng. Mức bồi thường đã trả bình quân tăng 5,13%, từ 5,68 lên 5,97 triệu đồng/hồ sơ.

Số tiền bồi thường tăng chủ yếu do số hồ sơ tăng; mức chi bình quân mỗi hồ sơ tăng thấp hơn nhiều. Vì vậy cần ưu tiên kiểm tra quy mô danh mục và chất lượng lựa chọn rủi ro; chưa đủ cơ sở xem chi phí sửa chữa hoặc giám định là nguyên nhân duy nhất.

Bảng 4. Hồ sơ bồi thường theo năm xảy ra tổn thất

Chỉ tiêu	2024	2025	Tăng/giảm
Số hồ sơ bồi thường	16.196	18.333	+13,19%
Bồi thường đã trả (tỷ đồng)	91,93	109,39	+19,00%
Bình quân/hồ sơ (triệu đồng)	5,68	5,97	+5,13%

Nguồn: BHV (2026), trích xuất đến ngày 31 tháng 05 năm 2026; tác giả tính toán.

4.3. Nguyên nhân của thực trạng trên

Nguyên nhân khách quan

Năm 2025, Công ty Bảo hiểm Hùng Vương Khánh Hòa và Công ty Bảo hiểm Hùng Vương Bình Định ghi nhận nhiều hồ sơ xe ngập nước, thủy kích. Tổn thất ước tính ban đầu của hai đơn vị khoảng 7,81 tỷ đồng, cùng khoảng 4,00 tỷ đồng ước tính bổ sung cho một số hồ sơ chưa hoàn thiện. Đây là số ước tính tại thời điểm rà soát, chưa phải số quyết toán.

Giả định 7,81 tỷ đồng đã nằm trong tổng 126,00 tỷ đồng bồi thường đã trả và dự phòng năm 2025, khi tách khoản này, số còn lại là 118,19 tỷ đồng và tỷ lệ trên doanh thu phí giảm từ 86,51% xuống 81,15%. Mức điều chỉnh 5,36 điểm phần trăm chỉ giải thích một phần mức tăng 20,43 điểm phần trăm so với năm 2024; tỷ lệ sau điều chỉnh vẫn cao hơn 66,08% của năm 2024.

Mưa lũ vì vậy làm số liệu 2025 xấu hơn nhưng không phải lời giải chính cho việc BHV đi ngược xu hướng thị trường.

Bảng 5. Ảnh hưởng của phần tổn thất mưa lũ đã ước tính

Chỉ tiêu	2024	2025 báo cáo	2025 sau tách 7,81 tỷ
Đã trả + dự phòng (tỷ đồng)	98,93	126,00	118,19
Doanh thu phí (tỷ đồng)	149,71	145,64	145,64
Tỷ lệ nội bộ	66,08%	86,51%	81,15%

Nguồn: BHV (2026), tác giả tính toán.

Việc tách 7,81 tỷ đồng là phép minh họa có điều kiện, với giả định khoản này đã được phản ánh trong số liệu báo cáo năm 2025.

Nguyên nhân nội tại

Trên dữ liệu hiện có, chưa thể xác định một nguyên nhân duy nhất cho mức tăng bồi thường của BHV, nhưng có thể xếp các giả thuyết theo mức độ phù hợp với số liệu.

Trước hết là cơ cấu danh mục và lựa chọn rủi ro (H1). Số hồ sơ tăng 13,19% trong khi doanh thu phí giảm 2,72%. Nếu số xe được bảo hiểm thực tế tăng mà doanh thu không tăng tương ứng, phí bình quân có thể đã giảm, hoặc danh mục đã dịch chuyển sang nhóm xe có giá trị thấp hơn hay tần suất tổn thất cao hơn (xe kinh doanh). Do chưa có quy mô xe được bảo hiểm theo tháng, nên chưa thể xác định trường hợp nào xảy ra.

Về giá (H2), mức phí niêm yết chưa cho thấy BHV thấp hơn thị trường một cách có hệ thống. Đối chiếu biểu phí cơ bản của BHV với Công ty Cổ phần Tập đoàn Bảo hiểm DBV ở các nhóm xe tương đương cho thấy, tại 5 nhóm đối chiếu trực tiếp, phí cơ bản BHV cao hơn DBV ở toàn bộ các dòng xe có số năm sản xuất từ 0 đến 10 năm; với xe không kinh doanh đến 9 chỗ, BHV chỉ thấp hơn DBV rõ ở nhóm giá trị dưới 400 triệu đồng, còn từ 400 triệu đồng trở lên phần lớn cao hơn. Nếu có vấn đề về giá, cần kiểm tra phí thực thu sau cơ chế kinh doanh, chính sách giảm phí, điều khoản bổ sung và mức phí tối thiểu, thay vì quy cho biểu phí cơ bản.

Về giám định - bồi thường (H3), công tác này có thể làm tăng mức chi nhưng số liệu chưa cho thấy đây là nguyên nhân chính: mức bồi thường

bình quân tăng 5,13%, thấp hơn nhiều so với mức tăng 13,19% của số hồ sơ. Tuy nhiên, dự phòng bồi thường tăng 21,05%, nên BHV vẫn cần kiểm tra thời gian đóng hồ sơ, hồ sơ bổ sung sửa chữa, chênh lệch chi phí giữa các gara và chất lượng giám định theo đơn vị.

Về tăng trưởng quá nóng (H4), nếu chỉ nhìn doanh thu phí thì chưa có cơ sở kết luận, vì doanh thu năm 2025 giảm 2,72%. Khả năng số xe tăng nhanh trong khi phí bình quân giảm chỉ

kiểm chứng được khi có số xe được bảo hiểm và phí thực thu bình quân trên mỗi xe.

PTI điều chỉnh phí và hạn chế khai thác các dòng xe có tỷ lệ bồi thường cao để cải thiện hiệu quả; BSH điều chỉnh sản phẩm kém hiệu quả và tăng kiểm soát giám định, gara. Các ví dụ này không chứng minh BHV gặp đúng những vấn đề tương tự, nhưng gợi ý bộ tiêu chí cần kiểm tra khi kết quả đi ngược thị trường.

Bảng 6. Đánh giá các nguyên nhân làm tỷ lệ bồi thường tại Tổng công ty Cổ phần Bảo hiểm Hùng Vương tăng

Giả thuyết	Dấu hiệu từ số liệu BHV	Đánh giá hiện tại
H1. Cơ cấu danh mục và lựa chọn rủi ro	Hồ sơ +13,19%; doanh thu phí -2,72%	Cần kiểm tra trước; phù hợp nhất với dữ liệu hiện có
H2. Phí thực thu thấp/cơ chế kinh doanh rộng	Biểu phí cơ bản không thấp hệ thống so với DBV	Cần kiểm tra phí thực thu, chính sách giảm phí và điều khoản bổ sung
H3. Chất lượng giám định - bồi thường	Bình quân/hồ sơ +5,13%; dự phòng +21,05%	Có khả năng nhưng chưa đủ bằng chứng để coi là nguyên nhân chính
H4. Tăng trưởng quá nóng	Doanh thu phí không tăng	Chưa được số liệu doanh thu ủng hộ; cần dữ liệu quy mô xe được bảo hiểm theo từng tháng để kiểm chứng
H5. Mưa lũ	Tách 7,81 tỷ làm tỷ lệ giảm 5,36 điểm phần trăm	Giải thích một phần, không giải thích toàn bộ

Nguồn: Tác giả tổng hợp từ dữ liệu BHV (2026), đối chiếu biểu phí BHV-DBV và báo cáo công khai của PTI (2024), BSH (2025).

5. Bàn luận

Kết quả so sánh cho thấy Nghị định 168 đi cùng sự cải thiện đáng kể của môi trường an toàn giao thông và mức giảm nhẹ của tỷ lệ bồi thường xe cơ giới trên toàn thị trường, nhưng BHV chưa chuyển điều kiện thuận lợi đó thành kết quả bồi thường tốt hơn. Sau khi tách tổn thất do mưa lũ, chênh lệch so với năm 2024 vẫn còn lớn.

Điều này không có nghĩa là Nghị định 168 không tác động tới BHV. Nếu có, tác động trước hết phải xuất hiện ở nhóm hồ sơ đâm va khi lưu thông, trong khi dữ liệu BHV hiện gộp nhiều nguyên nhân và chưa có quy mô xe được bảo hiểm theo tháng làm mẫu số. Mức giảm ở nhóm đâm va có thể bị che bởi danh mục tăng xe rủi ro cao, phí thực thu thấp hơn, hồ sơ từ nhóm khác tăng hoặc chi phí bồi thường cao hơn.

Trong các giả thuyết nội tại, cơ cấu danh mục và chất lượng lựa chọn rủi ro cần kiểm tra trước,

vì số hồ sơ tăng mạnh hơn mức bồi thường bình quân. Nếu nguyên nhân chủ yếu nằm ở giám định hoặc giá sửa chữa, mức chi bình quân thường biến động nổi bật hơn; dữ liệu hiện tại chưa cho thấy điều đó, dù giám định và quản lý gara vẫn cần được rà soát.

Biểu phí cơ bản của BHV không thấp hơn DBV ở phần lớn các nhóm xe so sánh trực tiếp, nên vấn đề giá, nếu có, nằm ở khoảng cách giữa biểu phí và phí thực thu: mức giảm phí, cơ chế kinh doanh, điều khoản bổ sung hoặc việc nhận các xe rủi ro cao mà chưa điều chỉnh phí tương ứng. Đây là biến báo cáo hiện tại chưa thể hiện. Dự phòng bồi thường tăng 21,05% cũng cần phân tích riêng so với bồi thường đã trả, vì có thể do số hồ sơ mở nhiều hơn, giá trị hồ sơ chưa hoàn thiện cao hơn hoặc thời gian giải quyết kéo dài. Để phân biệt, BHV cần báo cáo thời gian xử lý hồ sơ, tỷ lệ hồ sơ đóng trong 30/60/90 ngày, số lần bổ sung phương án sửa chữa và tỷ lệ thay đổi dự

phòng từ lúc mở đến lúc đóng hồ sơ.

Về phương pháp, cách tính của thị trường và của BHV khác nhau. Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam công bố tỷ lệ chưa gồm dự phòng, còn BHV có thêm chỉ tiêu nội bộ gồm cả dự phòng. Nghiên cứu dùng tỷ lệ bồi thường đã trả/doanh thu phí của BHV để so xu hướng với thị trường, nhưng không xem đây là phép so sánh hoàn toàn đồng nhất vì cơ cấu sản phẩm và cách ghi nhận doanh thu có thể khác nhau.

Hạn chế lớn nhất của nghiên cứu là thiếu mã nguyên nhân tổn thất và quy mô xe được bảo hiểm theo tháng. Khi chưa có hai trường này, bài viết chỉ xác định được các nguyên nhân cần kiểm tra, chưa lượng hóa được ảnh hưởng của Nghị định 168 hay xếp hạng nguyên nhân nội tại bằng mô hình thống kê.

6. Kết luận và khuyến nghị

6.1. Kết luận

Sau khi Nghị định 168 có hiệu lực, số vụ tai nạn giao thông và tỷ lệ bồi thường xe cơ giới của thị trường đều giảm; tỷ lệ toàn nghiệp vụ giảm từ 46,2% năm 2024 xuống 43,7% năm 2025. Ngược lại, tại BHV, tỷ lệ bồi thường đã trả/doanh thu phí tăng từ 54,45% lên 72,05%, số hồ sơ theo năm xảy ra tổn thất tăng 13,19% và mức bồi thường bình quân tăng 5,13%.

Mưa lũ tại miền Trung năm 2025 làm kết quả xấu hơn nhưng chỉ giải thích một phần. Khi tách 7,81 tỷ đồng tổn thất ước tính, tỷ lệ nội bộ giảm từ 86,51% xuống 81,15%, vẫn cao hơn đáng kể mức 66,08% năm 2024.

Với dữ liệu hiện có, nguyên nhân cần kiểm tra trước là cơ cấu danh mục và chất lượng lựa chọn rủi ro. Số liệu doanh thu phí chưa ủng hộ giả thuyết tăng trưởng quá nóng, vì doanh thu năm 2025 giảm 2,72%; giả thuyết giám định - bồi thường chưa tốt cũng chưa đủ bằng chứng, vì mức chi bình quân chỉ tăng 5,13%. Vấn đề về giá, nếu có, nằm ở phí thực thu và cơ chế kinh doanh hơn là biểu phí cơ bản.

Do đó, nghiên cứu không kết luận rằng Nghị định 168 không có tác động tại BHV. Kết luận phù hợp hơn là tác động thuận lợi của môi trường giao thông chưa thể hiện rõ trong chỉ tiêu bồi thường tổng hợp của BHV và các yếu tố nội tại của danh mục có thể đã che khuất hoặc triệt tiêu một phần tác động đó.

6.2. Khuyến nghị

6.2.1. Khuyến nghị đối với Tổng công ty Cổ phần Bảo hiểm Hùng Vương

Trước hết, BHV cần bổ sung trường mã nguyên nhân tổn thất bắt buộc trên Core Insurance ngay khi mở hồ sơ. Các nhóm mã cần đủ rõ để tách đâm va khi lưu thông với cháy nổ, mất cắp, ngập nước, thiên tai và nguyên nhân khác. Nếu nguyên nhân được xác định lại sau giám định, hệ thống cho phép cập nhật nhưng phải lưu lịch sử thay đổi.

Tiếp đó, dữ liệu hợp đồng và bồi thường cần được liên kết để tính quy mô xe được bảo hiểm theo tháng, theo dòng xe, mục đích sử dụng, tuổi xe, đơn vị và kênh khai thác. Chỉ tiêu trọng tâm nên là số hồ sơ đâm va trên quy mô xe được bảo hiểm theo tháng, vì đây là cơ sở kiểm tra trực tiếp tần suất va chạm có giảm sau Nghị định 168 hay không.

BHV cũng cần lập báo cáo hiệu quả theo từng phân khúc thay vì chỉ nhìn toàn nghiệp vụ, tối thiểu gồm số xe được bảo hiểm, doanh thu phí, tỷ lệ phí thực thu, số hồ sơ, bồi thường đã trả, dự phòng và mức chi bình quân. Phân khúc có số hồ sơ cao hoặc tỷ lệ bồi thường vượt ngưỡng cần điều chỉnh phí, điều kiện nhận bảo hiểm hoặc hạn chế khai thác.

Khoảng cách giữa biểu phí và phí thực thu cũng cần được kiểm soát. Báo cáo nên thể hiện tỷ lệ phí trước và sau cơ chế, mức giảm phí, điều khoản bổ sung và phí bình quân mỗi xe, qua đó cho biết kết quả xấu có xuất phát từ việc giảm phí để giữ doanh thu hoặc mở rộng kênh hay không.

Công tác giám định - bồi thường nên được đánh giá bằng chỉ tiêu cụ thể thay vì nhận xét định tính: thời gian đóng hồ sơ, tỷ lệ hồ sơ bổ sung sửa chữa, mức chi bình quân theo gara và giám định viên, tỷ lệ thay đổi dự phòng. BHV có thể kiểm tra ngẫu nhiên hồ sơ giá trị lớn hoặc các gara có mức chi bình quân cao để phát hiện chênh lệch bất thường.

Cuối cùng, BHV nên bổ sung vào báo cáo quản trị hàng tháng một phần đối sánh riêng với thị trường. Khi tỷ lệ bồi thường chung của thị trường giảm còn BHV tăng, phần đối sánh này cần chỉ rõ ngay dòng xe, đơn vị, kênh khai thác hoặc gara đang tạo ra chênh lệch. Nhờ vậy, Nghị định 168 không chỉ là bối cảnh bên ngoài mà còn là mốc để BHV rà soát chất lượng danh mục

và hiệu quả quản trị nghiệp vụ.

6.2.2. Khuyến nghị đối với cơ quan quản lý và thị trường

Cơ quan quản lý cần tiếp tục công bố số liệu tai nạn theo loại phương tiện, nguyên nhân và địa bàn với cấu trúc ổn định theo thời gian. Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam cũng nên duy trì số liệu bồi thường xe cơ giới theo nhóm bắt buộc, tự nguyện và vật chất xe để doanh nghiệp có

chuẩn đối chiếu rõ hơn.

Về dài hạn, việc xây dựng cơ chế chia sẻ dữ liệu phù hợp giữa cơ quan quản lý giao thông và doanh nghiệp bảo hiểm có thể hỗ trợ nhận diện rủi ro, phòng ngừa tổn thất và định phí. Việc chia sẻ phải tuân thủ quy định về bảo vệ dữ liệu cá nhân và chỉ sử dụng cho mục đích quản trị rủi ro hợp pháp.

Tuyên bố về việc sử dụng trí tuệ nhân tạo tạo sinh và quyền tác giả: Các tác giả chỉ sử dụng các công cụ trí tuệ nhân tạo tạo sinh (Generative AI) để hỗ trợ công việc chỉnh sửa bản dịch thuật (phần tóm tắt). Trí tuệ nhân tạo không được sử dụng để tạo dựng nội dung khoa học giả, ngụy tạo dữ liệu hoặc tạo ra các tài liệu tham khảo không có thật.

Tuyên bố về xung đột lợi ích: Tác giả tuyên bố không có bất kỳ xung đột lợi ích nào liên quan đến bài báo này.

Tài liệu tham khảo

- Chính phủ. (2024). *Nghị định số 168/2024/ND-CP ngày 26 tháng 12 năm 2024 quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe*. Truy cập ngày 07 tháng 9 năm 2026 từ <https://vanban.chinhphu.vn/?classid=1&docid=212167&orggroupid=2&pageid=27160>.
- Clemente, C., Guerreiro, G. R., & Bravo, J. M. (2023). Modelling motor insurance claim frequency and severity using gradient boosting. *Risks*, 11(9), Article 163. <https://doi.org/10.3390/risks11090163>.
- Cong Thông tin điện tử Chính phủ. (2025). *Tìm mọi cách kéo giảm ngay số người thiệt mạng do tai nạn giao thông, ngày 13 tháng 8 năm 2025*. Truy cập ngày 07 tháng 9 năm 2026 từ <https://baochinhphu.vn/tim-moi-cach-keo-giam-ngay-so-nguoi-thiet-mang-do-tai-nan-giao-thong-10225081319302354.htm>.
- Dahchour, M. (2001). Les assureurs français ont-ils intérêt à utiliser les points de permis pour tarifier l'assurance automobile ? *Assurances*, 69(3), 423–462. <https://doi.org/10.7202/1105380ar>.
- Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam. (2025). *Mot số hoạt động nổi bật của thị trường bảo hiểm Việt Nam cả năm 2024, ngày 31 tháng 1 năm 2025*. Truy cập ngày 07 tháng 9 năm 2026 từ <https://iav.vn/tong-quan%2C-so-lieu-thi-truong-bao-hiem/254773-mot-so-hoat-dong-noi-bat-cua-thi-truong-bao-hiem-viet-nam-ca-nam-2024>.
- Quang, D. (2026). *Doanh thu bảo hiểm xe cơ giới gặp đôi mục bồi thường, ngày 26 tháng 1 năm 2026*. Truy cập ngày 07 tháng 9 năm 2026 từ <https://xe.baoyaydung.vn/doanh-thu-bao-hiem-xe-co-gioi-gap-doi-muc-boi-thuong-192260126123049487.htm>.
- Tổng công ty Cổ phần Bảo hiểm Bưu điện. (2024). *Báo cáo của Ban Điều hành tại Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2024*. Truy cập ngày 07 tháng 9 năm 2026 từ <https://www.pti.com.vn/wp-content/uploads/2025/03/02.-Bao-cao-ban-dieu-hanh.pdf>.
- Tổng công ty Cổ phần Bảo hiểm Hưng Vương. (2026). *Du lịch khai thác, chi bồi thường, du lịch bồi thường và hồ sơ tổn thất nghiệp vụ bảo hiểm vật chất xe giai đoạn 2024-2026 [Dữ liệu nội bộ chưa công bố]*.
- Tổng công ty Cổ phần Bảo hiểm Sài Gòn - Hà Nội. (2025). *Báo cáo thường niên 2024*. Truy cập ngày 07 tháng 9 năm 2026 từ <https://bshc.com.vn/wp-content/uploads/2020/08/832-Bao-cao-thuong-nien-2024-Tieng-Viet-2.pdf>.
- World Health Organization. (2023). *Global status report on road safety 2023*. Truy cập ngày 07 tháng 9 năm 2026 từ <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>.

**RỦI RO BẢO HIỂM VẬT CHẤT XE TẠI TỔNG CÔNG TY
CỔ PHẦN BẢO HIỂM HÙNG VƯƠNG SAU NGHỊ ĐỊNH SỐ 168
NGÀY 26 THÁNG 12 NĂM 2024 CỦA CHÍNH PHỦ**

Đinh Thị Phi Nga¹

Vũ Văn Linh² Hoàng Minh Trang³

¹Trường Đại học Thành Đô ²Công ty Bảo hiểm Hùng Vương Thăng Long, Tổng công ty Bảo hiểm Hùng Vương ³Công ty Cổ phần Kết nối Trường học Việt Nam

Email: dpnga84@gmail.com¹; linh.vv@bhv.com.vn²; tranghm@vscvietnam.vn³

Ngày nhận bài: 16/7/2026; Ngày phản biện: 7/8/2026; Ngày tác giả sửa: 25/08/2026;

Ngày duyệt đăng: 29/10/2026

DOI: <https://doi.org/10.58902/tcnckhpt.v5i3.405>

Tóm tắt: Bài viết phân tích thực trạng bảo hiểm vật chất xe tại Tổng công ty Cổ phần Bảo hiểm Hùng Vương trước và sau khi Nghị định số 168/2024/NĐ-CP ngày 26 tháng 12 năm 2024 của Chính phủ (Nghị định 168) có hiệu lực. Dữ liệu từ tháng 01 năm 2024 đến tháng 05 năm 2026 được đối chiếu với số liệu tai nạn giao thông và tỷ lệ bồi thường xe cơ giới của thị trường. Năm 2025, tỷ lệ bồi thường xe cơ giới của thị trường giảm từ 46,2% xuống 43,7%, ngược lại, tại Tổng công ty: số hồ sơ bồi thường theo năm xảy ra tổn thất tăng 13,19%, bồi thường đã trả tăng 19,00%, mức bồi thường bình quân tăng 5,13%; bồi thường đã trả cộng dự phòng tăng 27,36% trong khi doanh thu phí giảm 2,72%. Tổn thất do mưa lũ tại miền Trung chỉ giải thích một phần chênh lệch. Cần ưu tiên kiểm tra cơ cấu danh mục, chất lượng lựa chọn rủi ro và mức phí thực thu; công tác giám định - bồi thường và tiến độ giải quyết hồ sơ cũng cần rà soát, nhưng chưa đủ cơ sở để coi là nguyên nhân chính. Trên cơ sở đó, bài viết đề xuất chuẩn hóa mã nguyên nhân tổn thất, đo quy mô xe được bảo hiểm hằng tháng và báo cáo hiệu quả theo dòng xe, kênh khai thác, đơn vị và gara.

Từ khóa: Bảo hiểm vật chất xe; Bảo hiểm xe cơ giới; Bồi thường bảo hiểm; Dự phòng bồi thường; Nghị định 168.