



วารสาร

ประกันภัย

1
2
8

ปีที่ 30 ฉบับที่ 128 เดือนกรกฎาคม-กันยายน 2558

ISSN 0859-9548



20 ปีสำนักงานอนุญาโตตุลาการ
สมาคมประกันวินาศภัยไทย

ทวงหนี้อย่างไร
ไม่ผิดกฎหมาย

จับตาแนวโน้ม
อัตราความเสียหาย (Loss Ratio)
ของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

กรณีพิพาท
กับประเทศไทย
มหันตภัยที่รอเวลา

INFOGRAPHIC
สื่อสารแบบไหน?
ได้ประสิทธิภาพ



GreenPrint Reduce CO₂ Emission 15.08%
เครื่องหมายรับรอง "งานพิมพ์สีเขียวรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม"



บท.แกลง	3
เรื่องเด่น	4
20 ปี สำนักงานอณูญาโตตุลาการ สมาคมประกันวินาศภัยไทย	4
รอบรู้ประกันภัย	7
ทวงหนี้อย่างไรไม่ผิดกฎหมาย	7
วิชาการ IPRB	10
จับตาแนวโน้มอัตราความเสียหาย (Loss Ratio) ของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ	10
ระเบียบภาพ	17
รอบรู้ประกันภัย	21
กรณีพิพาทภัยกับประเทศไทย มหันตภัยที่รอเวลา	21
มุมมองนักคณิตศาสตร์ประกันภัย	28
กว่าจะมาเป็นแอคชูวรี	28
รอบรู้ประกันภัย	29
ประกาศ	30
ฎีกาย่อและย่อคำชี้ขาดอณูญาโตตุลาการ	32
สรรหามาเล่า	35
INFOGRAPHIC สื่อสารแบบไหน? ได้ประสิทธิภาพ	35
รายนามบริษัทสมาชิก	37
กิจกรรม Highlight	39

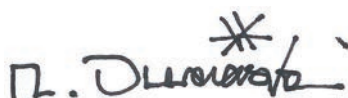


บก.กกส

สวัสดีครับ ผู้อ่านวารสารประกันภัยทุกท่าน

เมื่อวันที่ 24 กันยายน ที่ผ่านมา สำนักงานอนุญาโตตุลาการ สมาคมประกันวินาศภัยไทย ได้จัดงานครบรอบ 20 ปีของการก่อตั้งสำนักงานฯ ขึ้นเพื่อเป็นการพบปะสังสรรค์และขอบคุณผู้ที่มีส่วนร่วมในการก่อตั้งสำนักงานฯ ตลอดจนจนบริษัทสมาชิกที่มาใช้บริการของสำนักงานฯ และสื่อมวลชน นอกจากนี้ ยังถือเป็นโอกาสดีสำหรับการประชาสัมพันธ์ผลงานที่ผ่านมาของสำนักงานอนุญาโตตุลาการ สมาคมประกันวินาศภัยไทย ที่ช่วยลดปัญหาข้อพิพาท ลดค่าใช้จ่ายในการนำคดีความขึ้นสู่ศาลได้ปีละเป็นจำนวนมาก ช่วยสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของธุรกิจประกันวินาศภัย และช่วยให้ผู้เอาประกันภัยสามารถได้รับค่าสินไหมทดแทนที่รวดเร็วและเป็นธรรม วารสารประกันภัยฉบับนี้จึงขอนำเสนอเรื่องเด่น “20 ปี สำนักงานอนุญาโตตุลาการ” ซึ่งมีเนื้อหาเกี่ยวกับประวัติความเป็นมาและผลงานที่ผ่านมา นับจากอดีตถึงปัจจุบันของสำนักงานอนุญาโตตุลาการ สมาคมประกันวินาศภัยไทย

วารสารประกันภัยฉบับนี้ยังมีบทความวิชาการที่น่าสนใจเรื่อง “กรณีพิพาทภัยกับประเทศไทย มหันตภัยที่รอเวลา” จากฝ่ายวิจัยและสถิติ บมจ.ไทยรับประกันภัยต่อ และ “จับตาแนวโน้มอัตราความเสียหาย (Loss Ratio) ของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ” จากสำนักงานอัตรากำไรประกันวินาศภัย (IPRB) ตลอดจนข่าวสารกิจกรรมต่าง ๆ ที่น่าสนใจอีกมากมาย ขอเชิญทุกท่านติดตามกันได้เลยครับ



กีเดช อนันต์ศิริประภา
บรรณาธิการ

รายชื่อผู้จัดทำวารสารประกันภัย ปี 2558

เจ้าของ

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

บรรณาธิการ

นายกีเดช อนันต์ศิริประภา

ผู้ช่วยบรรณาธิการ

ดร. จุฑาทอง จารุมิลินท

หัวหน้ากองบรรณาธิการ

นายสาโรจน์ เกษมสุขโชติกุล

กองบรรณาธิการ

นางสาวกัลยา จุกหอม

นางสาววัลย์ลิกา บุรินทร์ทอง

นางสาวศุภิสรา พิขุนทด

นางศิริพร สุโรจนกุล

นางสาวปริยาพรรณ ศรีชาย

นางสาวนวลปรังค์ เขตสินชัย

นางสาวทัดดาว สุระแสง

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

223 ซอยร่วมฤดี ถนนวิทย์ แขวงลุมพินี

เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์: 0 2256 6032-8

โทรสาร: 0 2256 6039-40

www.tgia.org

E-mail: general@tgia.org

รูปเล่ม

บริษัท พรินท์ ซิตี้ จำกัด

29/45-46 ถนนพระราม 1 แขวงรองเมือง

เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์: 0 2215 9988

โทรสาร: 0 2215 5599

วารสารประกันภัย จัดพิมพ์เผยแพร่ราย 3 เดือน เสนอบทความและข่าวสารความเคลื่อนไหวที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันวินาศภัย บทความและความคิดเห็นที่ลงตีพิมพ์ในวารสารประกันภัยฉบับนี้ เป็นความคิดเห็นส่วนบุคคล ซึ่งทางสมาคมประกันวินาศภัยไทยไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป

20 ปี สำนักงานอนุญาโตตุลาการ สมาคมประกันวินาศภัยไทย

เรียบเรียงโดย กองบรรณาธิการ วารสารประกันภัย ฝ่ายสื่อสารองค์กร 2



สำนักงานอนุญาโตตุลาการ สมาคมประกันวินาศภัยไทย ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2537 จากการที่สมาคมประกันวินาศภัยไทยได้ตระหนักถึงความสำคัญและประโยชน์ของการระงับข้อพิพาททางแพ่งโดยอนุญาโตตุลาการ ระหว่างสมาชิกบริษัทประกันวินาศภัยด้วยกัน ซึ่งเป็นการช่วยลดปริมาณคดีที่ขึ้นสู่ศาล ประหยัดค่าใช้จ่ายของบริษัทประกันวินาศภัย สามารถพิจารณาปัญหาข้อพิพาทระหว่างกันได้ด้วยความสะดวก รวดเร็วและเป็นธรรม สร้างภาพลักษณ์ธุรกิจประกันวินาศภัยที่ดีในสายตาประชาชน รวมทั้งเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่รวดเร็วและเป็นธรรม

การก่อตั้งสำนักงานอนุญาโตตุลาการ สมาคมประกันวินาศภัยไทยเมื่อครั้งแรกเริ่มนั้น นายประธาน นิลมานัตต์ นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทยในขณะนั้น ได้มอบหมายให้ นายศราวุธ ภาสุวณิชย์พงศ์ อุปนายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย และประธานคณะอนุกรรมการประกันภัยยานยนต์ และนายอานนท์ วังสุ ประธานชมรมนักกฎหมาย สมาคมประกันวินาศภัยไทยในขณะนั้นดำเนินการ โดยได้รับการสนับสนุนเป็นอย่างดีจากสำนักงานอนุญาโตตุลาการ กระทรวงยุติธรรม ในการให้คำแนะนำช่วยเหลือทางวิชาการ รวมทั้งยังได้รับการสนับสนุนจากกรมการประกันภัยและนายอุทัย พิมพ์ใจชน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ในขณะนั้น โดยนายอุทัย พิมพ์ใจชน ได้ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีลงนามสัญญาการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ ณ ห้องเลิควนาลัย โรงแรมฮิลตัน กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2537 ซึ่งมีสมาชิกบริษัทประกันวินาศภัยร่วมลงนามในสัญญา 60 บริษัท

พิธีลงนาม “สัญญาการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ” เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2537



นายอุทัย พิมพ์ใจชน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ และ
นายประสาน นิลมานัตต์ นายกสมาคมประกันวินาศภัย ตรวจสอบสัญญา
ก่อนที่จะลงนาม



บริษัทประกันวินาศภัยที่เป็นสมาชิกของสมาคมประกันวินาศภัย
ร่วมลงนามในสัญญา

ในการสรทหาตัวอนุญาโตตุลาการเพื่อมาปฏิบัติงาน สมาคมประกันวินาศภัยไทยได้รับความช่วยเหลือเป็นอย่างมากจาก นายเอียร์ เจริญวัฒนา อดีตปลัดกระทรวงยุติธรรม ที่แนะนำและติดต่อบุคคลที่จะมาเป็นอนุญาโตตุลาการจากข้าราชการตุลาการบำนาญ ซึ่งล้วนแต่เป็นผู้ทรงคุณวุฒิและมีประสบการณ์ในการตัดสินชี้ขาดคดีในศาลมาแล้วเป็นเวลานาน นอกจากนี้ ยังมีผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านธุรกิจประกันภัยหรือผู้เชี่ยวชาญทางด้านประกันภัย ได้รับเชิญและขึ้นทะเบียนเป็นอนุญาโตตุลาการด้วย โดยเมื่อแรกตั้งสำนักงาน มีอนุญาโตตุลาการตอบรับเชิญมาปฏิบัติหน้าที่จำนวน 5 ท่าน ได้แก่ นายสมบุญ บัญรินทร์ อดีตรองประธานศาลฎีกา นายประทีป ชุ่มวัฒนะ อดีตอธิบดีผู้พิพากษาศาลอาญานบุรี นายสกล เหมือนพะวงศ์ อดีตผู้พิพากษาหัวหน้าคณะในศาลฎีกา และเป็นข้าราชการจากกรมการประกันภัยอีก 2 ท่าน คือ นางสาวพจนีย์ ธนวรานิษ รองอธิบดีกรมการประกันภัยในขณะนั้น และนายองอาจ เหล่าพานิช รองอธิบดีกรมการประกันภัยในขณะนั้น โดยมี นายนิพนธ์ สุวบุญประภัทร์ ทำหน้าที่เป็นเลขานุการคนแรกของสำนักงาน

ปัจจุบันสำนักงานอนุญาโตตุลาการ สมาคมประกันวินาศภัยไทย มีอนุญาโตตุลาการปฏิบัติหน้าที่ทั้งหมด 3 ท่าน ได้แก่ นายไพฑูรย์ เนติโพธิ์ อดีตอธิบดีผู้พิพากษาศาลอาญา นายโยธิน ฉวาง อดีตรองอธิบดีผู้พิพากษาศาลอาญา และนายจุมพล ณ สงขลา อดีตผู้พิพากษาศาลฎีกา และตุลาการศาลรัฐธรรมนูญ โดยมี นายศุภชัย ดิษฐวิบูลย์ อดีตจำศาลและผู้อำนวยการกองกลาง กระทรวงยุติธรรม ทำหน้าที่เป็นเลขานุการของสำนักงาน

อนุญาโตตุลาการ ประจำสำนักงานอนุญาโตตุลาการ สมาคมประกันวินาศภัยไทย			เลขานุการ สำนักงานอนุญาโตตุลาการ
			
นายไพฑูรย์ เนติโพธิ์ อดีตอธิบดีผู้พิพากษาศาลอาญา	นายโยธิน ฉวาง อดีตรองอธิบดีผู้พิพากษาศาลอาญา	นายจุมพล ณ สงขลา อดีตผู้พิพากษาศาลฎีกา และตุลาการศาลรัฐธรรมนูญ	นายศุภชัย ดิษฐวิบูลย์ อดีตจำศาล และผู้อำนวยการกองกลาง กระทรวงยุติธรรม

นับตั้งแต่เริ่มเปิดดำเนินการจนถึงปี พ.ศ. 2557 สำนักงานอนุญาโตตุลาการ สมาคมประกันวินาศภัยไทย ได้รับเรื่องที่เป็นกรณีพิพาทขอให้ดำเนินการจำนวน 106,719 เรื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จรวมทั้งสิ้น 104,761 เรื่อง (แล้วเสร็จโดยการระงับข้อพิพาท 67,166 เรื่อง โดยการชี้ขาด 22,871 เรื่อง ถอนคำเสนอข้อพิพาท 14,649 เรื่อง จำหน่ายข้อพิพาท 75 เรื่อง) มีข้อพิพาทค้างดำเนินการมาในปี พ.ศ. 2558 จำนวน 1,958 เรื่อง (ค้างระหว่างรออนุมัติข้อพิพาทกรณี บริษัท สัมพันธ์ประกันภัย เป็นคู่กรณี 329 เรื่อง ค้างระหว่างยื่นคำคัดค้านและระงับข้อพิพาท 1,362 เรื่อง ค้างระหว่างพิจารณาของอนุญาโตตุลาการ 267 เรื่อง) ซึ่งการระงับข้อพิพาทที่สำนักงานฯ ได้ดำเนินการไปแล้วกว่าแสนเรื่องสามารถลดค่าใช้จ่ายของธุรกิจประกันวินาศภัยที่จะต้องนำคดีขึ้นสู่ศาลได้เป็นจำนวนมาก ดังเช่นในปี พ.ศ. 2555-2557 ที่ผ่านมา สำนักงานฯ ได้ดำเนินการเรื่องที่เป็นข้อพิพาทแล้วเสร็จไปรวม 10,270 เรื่อง สามารถลดค่าใช้จ่ายของธุรกิจประกันวินาศภัยที่จะต้องนำคดีขึ้นสู่ศาลไปได้ถึง 101,416,950 บาท



ตลอด 20 ปีที่ผ่านมา สำนักงานอนุญาโตตุลาการ สมาคมประกันวินาศภัยไทย ดำเนินการมาด้วยดีโดยตลอด โดยสำนักงานฯ ได้สร้างสมประสบการณ์ในการทำงานจนเป็นที่ยอมรับของวงการธุรกิจประกันวินาศภัยทั้งในประเทศและต่างประเทศ และในวันนี้สำนักงานฯ ได้พัฒนาและปรับตัวเพื่อให้พร้อมรับมือกับข้อพิพาททุกรูปแบบที่เกิดขึ้นกับทุกประเภทการรับประกันภัย ซึ่งนับวันจะยังมีจำนวนและความหลากหลายมากขึ้นตามการเติบโตของธุรกิจประกันวินาศภัยของประเทศ

20 ปีของการก่อตั้งสำนักงานอนุญาโตตุลาการ สมาคมประกันวินาศภัยไทย เติบโตอย่างมั่นคง ก้าวไกลอย่างยั่งยืน



ความหมายของ

ตราสัญลักษณ์สำนักงานอนุญาโตตุลาการ สมาคมประกันวินาศภัยไทย

ตราสัญลักษณ์ของสำนักงานอนุญาโตตุลาการ สมาคมประกันวินาศภัยไทย เป็นรูปตราซึ่งที่ตั้งอยู่บนฐานที่มั่นคงยึดติดกับห่วงวงกลม 3 ห่วง หมายความว่าถึง ความมั่นคงและยุติธรรมในการตัดสินปัญหาข้อพิพาทระหว่างคู่กรณี โดยห่วงวงกลมตรงกลางตาซึ่งเป็นตัวแทนของสำนักงานอนุญาโตตุลาการ สมาคมประกันวินาศภัยไทย ในขณะที่ห่วงวงกลมทางด้านซ้ายและขวาที่เชื่อมเข้ากับห่วงวงกลมตรงกลางตาซึ่งเป็นตัวแทนของบริษัทสมาชิกที่เป็นคู่กรณีที่มาใช้บริการของสำนักงานฯ ในการระงับข้อพิพาท



ทวงหนี้อย่างไร ไม่ผิดกฎหมาย



เรียบเรียงโดย พัทธกรณ พิศเพ็งกุลวัฒน์ ฝ่ายวิชาการทั่วไป สมาคมประกันวินาศภัยไทย

พระราชบัญญัติการทวงถามหนี้ พ.ศ. 2558 ได้มีการประกาศออกมาบังคับใช้ เนื่องจากการทวงถามหนี้ในปัจจุบันมีการกระทำที่ไม่เหมาะสมต่อลูกหนี้ ไม่ว่าจะเป็นการใช้ถ้อยคำที่เป็นการละเมิดสิทธิส่วนบุคคลอย่างรุนแรง การคุกคามโดยขู่เบียดเบียน การใช้กำลังประทุษร้าย หรือการทำให้เสียชื่อเสียง รวมถึงการให้ข้อมูลเท็จและการสร้างความเดือดร้อนรำคาญให้แก่บุคคลอื่น ประกอบกับปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการทวงถามหนี้และการควบคุมการทวงถามหนี้ไว้เป็นการเฉพาะ จึงได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการทวงถามหนี้ พ.ศ. 2558 ขึ้น โดยพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 3 กันยายน 2558 ที่ผ่านมา พระราชบัญญัตินี้แบ่งออกเป็น 3 หมวด คือ การทวงถามหนี้ การกำกับดูแลและตรวจสอบ และบทกำหนดโทษ แบ่งเป็นโทษทางปกครอง และโทษทางอาญา และบทเฉพาะกาล พระราชบัญญัตินี้ให้ความคุ้มครองเฉพาะลูกหนี้ที่เป็นบุคคลธรรมดาเท่านั้น โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

1. คุณสมบัติของผู้ประกอบธุรกิจการทวงถามหนี้

- ต้องจดทะเบียนต่อนายทะเบียนที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยแต่งตั้งขึ้น
- ในรายเกาขอตกลงในระยะเวลา 90 วันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลบังคับใช้
- ต้องไม่ใช่เจ้าหน้าที่ของรัฐ เช่น ทหาร ตำรวจ

2. ข้อห้ามในการทวงถามหนี้ของเจ้าหนี้

- ห้ามเจ้าหน้าที่ของรัฐ เช่น ทหาร ตำรวจ ประกอบธุรกิจรับทวงหนี้ หรือไปช่วยคนอื่นทวงหนี้ที่ไม่ใช่หนี้ของตนเอง เว้นแต่เป็นหนี้ของสามี ภรรยา พ่อแม่ หรือลูก ให้สามารถทำได้ภายใต้กรอบของกฎหมาย
- ห้ามทวงหนี้กับคนที่ไม่ใช่ลูกหนี้ เว้นแต่เป็นบุคคลที่ลูกหนี้ระบุให้ไปทวงถาม โดยมีข้อปฏิบัติคือ
 - ผู้ทวงหนี้ต้องแสดงตัว แจ้งชื่อ-สกุล พร้อมแสดงเจตนาว่าต้องการถามหาข้อมูลเพื่อติดต่อลูกหนี้
 - ผู้ทวงหนี้ห้ามเผยแพร่ข้อมูลการเป็นหนี้ของลูกหนี้ ยกเว้นผู้ที่ได้ติดต่อนั้นเป็นสามี ภรรยา พ่อแม่ หรือลูกของลูกหนี้ โดยให้บอกเล่าเท่าที่จำเป็น
 - ห้ามใช้ข้อความ เครื่องหมาย หรือชื่อทางธุรกิจของผู้ทวงถามหนี้บนซองจดหมาย เว้นแต่เป็นการทวงถามหนี้เป็นหนังสือเพื่อจะใช้สิทธิฟ้องคดีต่อศาล
 - ห้ามหลอกลวงหรือทำให้บุคคลอื่นเข้าใจผิด เพื่อให้ได้ข้อมูลของลูกหนี้
- การทวงถามหนี้ให้ปฏิบัติ ดังนี้
 - ติดต่อลูกหนี้ตามสถานที่ติดต่อที่ให้ไว้
 - ติดต่อในวันจันทร์-ศุกร์ เวลา 08.00-20.00 น. และในวันหยุดราชการ เวลา 08.00-18.00 น. หากฝ่าฝืนจะถูกสั่งระงับการดำเนินการ และหากยังฝ่าฝืนซ้ำจะถูกโทษปรับไม่เกิน 1 แสนบาท
 - ติดต่อตามจำนวนครั้งที่เหมาะสม หรือไม่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
 - กรณีเป็นผู้รับมอบอำนาจให้ทวงหนี้ต้องแสดงหลักฐานด้วยว่าตนเองได้รับมอบหมายมา



3. ลูกหนี้สามารถร้องเรียนได้ก็คณะกรรมการกำกับการทวงถามหนี้ หากเจ้าหนี้

- ข่มขู่ ใช้ความรุนแรง ทำให้เกิดความเสียหายต่อร่างกายหรือทรัพย์สิน พุดจาไม่สุภาพ ดูหมิ่น
- เปิดเผยความเป็นหนี้ของลูกหนี้ให้คนอื่นได้รู้
- ทวงหนี้ผ่านไปรษณีย์ หรือโทรสาร โดยมีข้อความแสดงการทวงหนี้ชัดเจน
- ระบุข้อความ เครื่องหมาย หรือชื่อทางธุรกิจของผู้ทวงถามหนี้บนซองจดหมาย
- ส่งเอกสารทำให้ลูกหนี้เข้าใจผิดว่าเป็นการกระทำของศาล เช่น ส่งเอกสารที่มีตราครุฑมาให้ลูกหนี้
- ทำให้เชื่อว่าการส่งหนังสือบอกกล่าวทวงถาม (Notice) จากนายความ หรือใช้เอกสารที่ทำให้ลูกหนี้เข้าใจผิดว่าจะถูกดำเนินคดี หรือถูกยึดทรัพย์
- แอบอ้างว่าเป็นการทวงหนี้จากบริษัทข้อมูลเครดิตใด ๆ
- เรียกเก็บค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายในการทวงถามหนี้ในอัตราเกินกว่าที่กำหนด
- เสนอให้ลูกหนี้ส่งจ่ายเช็คชำระหนี้ทั้ง ๆ ที่รู้ว่าลูกหนี้ไม่มีเงินชำระหนี้ตามเช็ค

4. การกำกับดูแลผู้ทวงถามหนี้

1. คณะกรรมการกำกับการทวงถามหนี้มีอำนาจหน้าที่ เช่น ออกประกาศหรือคำสั่งเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ ออกข้อบังคับกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาเรื่องร้องเรียนของคณะกรรมการกำกับการทวงถามหนี้ประจำจังหวัด และคณะกรรมการกำกับการทวงถามหนี้ประจำกรุงเทพมหานคร พิจารณา วินิจฉัยอุทธรณ์คำสั่งให้ชำระค่าปรับทางปกครองและสั่งเพิกถอนการจดทะเบียนการประกอบธุรกิจ เสนอแนะคณะรัฐมนตรี หรือรัฐมนตรีเกี่ยวกับมาตรการคุ้มครองหรือช่วยเหลือลูกหนี้ในด้านอื่น ๆ เป็นต้น

2. คณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการเกี่ยวกับการกำกับดูแลการทวงถามหนี้ของผู้ให้สินเชื่อ ซึ่งเป็นนิติบุคคล มีอำนาจหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการกำกับการทวงถามหนี้ประจำจังหวัด และคณะกรรมการกำกับการทวงถามหนี้ประจำกรุงเทพมหานคร ติดตามสอดส่องพฤติกรรมของผู้ทวงถามหนี้ที่เป็นนิติบุคคล ประสานกับหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลหรือตรวจสอบผู้ทวงถามหนี้หรือบุคคลอื่นใดที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

3. คณะกรรมการกำกับการทวงถามหนี้ประจำจังหวัด มีอำนาจหน้าที่ในพื้นที่ที่รับผิดชอบ เช่น พิจารณา วินิจฉัยเรื่องร้องเรียน สั่งเพิกถอนการจดทะเบียนของผู้ประกอบธุรกิจทวงถามหนี้ รายงานการปฏิบัติหน้าที่ รวมทั้งปัญหา อุปสรรคและข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการทุกสามเดือน และปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

● ให้ที่ทำการปกครองจังหวัด รับผิดชอบงานธุรการของคณะกรรมการกำกับการทวงถามหนี้ประจำจังหวัด เป็นสำนักงานรับจดทะเบียนการประกอบธุรกิจทวงถามหนี้ รับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับการทวงถามหนี้เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการดังกล่าว ติดตามสอดส่องพฤติกรรมของผู้ทวงถามหนี้หรือกำกับดูแลการปฏิบัติของผู้ประกอบธุรกิจทวงถามหนี้ ประสานกับหน่วยงานของรัฐหรือบุคคลอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการทวงถามหนี้ ฌรณงค์ ประชาสัมพันธ์ และอบรมวิธีการทวงถามหนี้ที่ถูกต้องและเหมาะสม

4. คณะกรรมการกำกับการทวงถามหนี้ประจำกรุงเทพมหานคร มีอำนาจหน้าที่ในพื้นที่ที่รับผิดชอบ เช่น พิจารณาวินิจฉัยเรื่องร้องเรียน สั่งเพิกถอนการจดทะเบียนของผู้ประกอบธุรกิจทวงถามหนี้ รายงานการปฏิบัติหน้าที่ รวมทั้งปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการทุกสามเดือน และปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการมอบหมาย



● ให้กองบัญชาการตำรวจนครบาลรับผิดชอบในงานธุรการของคณะกรรมการกำกับการทวงถามหนี้ประจำกรุงเทพมหานคร เป็นสำนักงานรับผิดชอบในการประกอบธุรกิจทวงถามหนี้ รับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับการทวงถามหนี้เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการดังกล่าว ติดตาม สอดส่องพฤติกรรมของผู้ทวงถามหนี้หรือกำกับดูแลการปฏิบัติของผู้ประกอบธุรกิจทวงถามหนี้ ประสานกับหน่วยงานของรัฐหรือบุคคลอื่นใด ที่เกี่ยวข้องกับการทวงถามหนี้ วรรค์ ประชาสัมพันธ์ และอบรมวิธีการทวงถามหนี้ที่ถูกต้องและเหมาะสม

5. บทกำหนดโทษ

1. โทษทางปกครอง เช่น การติดต่อกับบุคคลอื่นหรือติดต่อกับลูกหนี้โดยไม่แสดงตน ติดต่อนอกเวลาที่กำหนด เรียกค่าธรรมเนียมเกิน อัตรา โดยผู้ที่ฝ่าฝืนจะมีโทษปรับทางปกครองไม่เกิน 1 แสนบาท โดยคำนึงถึงความร้ายแรงแห่งพฤติกรรมที่กระทำผิด ทั้งนี้ คณะกรรมการกำกับการทวงถามหนี้ประจำจังหวัด และคณะกรรมการกำกับการทวงถามหนี้ประจำกรุงเทพมหานคร มีอำนาจสั่งเพิกถอนการจดทะเบียนของผู้ประกอบธุรกิจทวงถามหนี้ได้ เมื่อปรากฏว่าผู้ประกอบธุรกิจทวงถามหนี้เคยถูกลงโทษปรับทางปกครองและถูกลงโทษซ้ำอีกจากการกระทำความผิดอย่าง เดียวกัน หรือกระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติที่มีโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัตินี้

2. โทษอาญา

- จำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับไม่เกิน 1 แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
(ประกอบธุรกิจโดยไม่จดทะเบียน เปิดเผยความเป็นหนี้กับบุคคลอื่น ใช้งานาดูหมิ่น จูงใจให้ลูกหนี้ออกเช็ค)
- จำคุกไม่เกิน 3 ปี ปรับไม่เกิน 3 แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
(ทำให้เชื่อว่าเป็นการกระทำของทนายความ ทำให้เข้าใจว่าจะถูกดำเนินคดี จะถูกยึดหรืออายัดทรัพย์สิน หรือเงินเดือน)
- จำคุกไม่เกิน 5 ปี ปรับไม่เกิน 5 แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
(ข่มขู่ ใช้ความรุนแรง ใช้ข้อความ เครื่องหมาย สัญลักษณ์ เครื่องแบบที่ทำให้เข้าใจว่าเป็นการกระทำของศาลหรือเจ้าหน้าที่ ของรัฐ เจ้าหน้าที่ของรัฐประกอบธุรกิจทวงถามหนี้หรือทวงถามหนี้ที่ไม่ใช่หนี้ของตน)

สำหรับในส่วนของบริษัทประกันวินาศภัยต้องถือปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่บริษัทไม่จำเป็นต้องไปจดทะเบียน การประกอบธุรกิจทวงถามหนี้ต่อนายทะเบียนแต่อย่างใด เนื่องจากไม่ได้ประกอบธุรกิจทวงถามหนี้เป็นหลัก ทั้งนี้ พนักงานบริษัทที่ไม่มีหน้าที่ โดยตรงในการติดตามทวงถามหนี้ต้องมีหนังสือมอบอำนาจในการทวงถามหนี้ด้วย โดยทุกฝ่ายของบริษัทจะเกี่ยวข้องกับกฎหมายนี้ เช่น ฝ่ายรับ ประกันภัยเรียกค่าเบี้ยประกันภัยจากผู้เอาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกันภัย หรือเรียกเงินจากตัวแทนของบริษัทเมื่อไม่มีการชำระเงิน ค่าเบี้ยประกันภัยให้แก่บริษัท ฝ่ายเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเรียกค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลภายนอก หรือผู้ทำละเมิด เป็นต้น

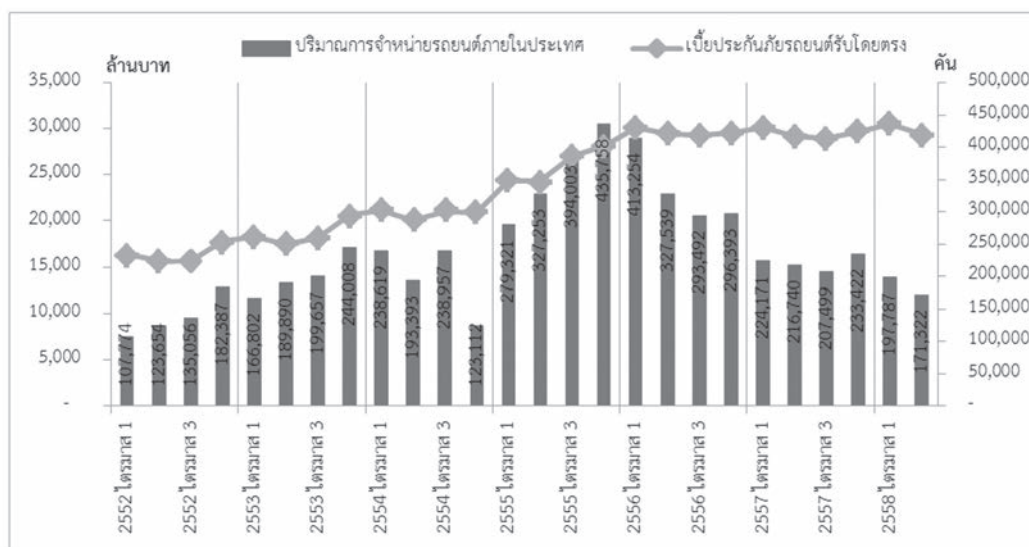


จับตาแนวโน้ม อัตราความเสียหาย (Loss Ratio) ของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

โดย เขมิกา นาคพนม
สำนักงานอัตราย่อยประกันวินาศภัย

ปัจจุบันปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศลดลง เนื่องจากนโยบายการคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาลเมื่อปี¹ 2554 ได้ดึงความต้องการของผู้ซื้อรถยนต์ในปีต่อ ๆ มาไปก่อนล่วงหน้าแล้ว โดยปริมาณการจำหน่ายรถยนต์เพิ่มสูงขึ้นมากในไตรมาส 1 ของปี 2555 และสูงขึ้นต่อเนื่องไปจนถึงไตรมาส 4 ของปีเดียวกัน หลังจากนั้นปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ลดลงอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งถึงปัจจุบัน ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศมีเพียง 197,787 คัน ในไตรมาสที่ 1 และ 171,322 คัน ในไตรมาสที่ 2 ของปี 2558 ซึ่งลดลง 16% เมื่อเปรียบเทียบกับครึ่งปีแรกของปี 2557 (รูปที่ 1) ประกอบกับภาวะการขยายตัวทางเศรษฐกิจของไทยในครึ่งปีแรกของปี 2558 อยู่ที่ 2.9%

รูปที่ 1: ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ กับมูลค่าเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงรายไตรมาสของการประกันภัยรถยนต์ ตั้งแต่ปี 2552-2558



ที่มา: โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

จากการที่ยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศลดลง ทำให้การประกันภัยรถยนต์มีการแข่งขันกันอย่างดุเดือดในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา บริษัทประกันภัยต่างก็ต้องหากลยุทธ์ที่จะรักษาเป้าหมายการเติบโตและส่วนแบ่งทางการตลาดของตัวเองไว้ให้ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลยุทธ์ด้านราคา ดูเหมือนจะเป็นปัจจัยหลักและเป็นอันดับต้น ๆ ที่บริษัทประกันภัยเลือกใช้ โดยมีการแข่งขันเสนอเบี้ยประกันภัยที่มีราคาถูกเพื่อดึงดูดความสนใจของผู้เอาประกันภัย บางบริษัทที่มีอัตราค่าใช้จ่ายต่ำ มีการพิจารณาปรับประกันภัยที่ดีสามารถทำกำไรในรถยนต์บางรุ่นได้ ก็จะคัดเลือกกลุ่มรถยนต์เหล่านี้มาจัดทำแคมเปญและเสนอเบี้ยประกันภัยราคาพิเศษเพื่อเพิ่มยอดขายให้กับบริษัท

¹ ปีพุทธศักราช

การลดราคาเบี้ยประกันภัยจะส่งผลกระทบต่ออัตราความเสียหาย (Loss Ratio)² ในบทความนี้จะนำเสนอผลการวิเคราะห์อัตราความเสียหายสมบูรณ์ (Ultimate Loss Ratio)³ ของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจของอุตสาหกรรม ซึ่งใช้ข้อมูลจากฐานข้อมูลของสำนักงานอัตราเบี้ยประกันวินาศภัย ตั้งแต่ปีอุบัติเหตุ 2554-2557 โดยจะแสดงผลการวิเคราะห์ในภาพรวมก่อน แล้วจึงมุ่งเน้นไปที่ผลการวิเคราะห์อัตราความเสียหายของรถยนต์นั่ง เฉพาะกรรมธรรมประเภท 1 ซึ่งคิดเป็นสัดส่วน 45% ของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจทั้งหมด

ผลการวิเคราะห์ภาพรวมอุตสาหกรรมการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ทุกประเภทกรรมธรรมและทุกประเภทรถ เป็นดังนี้

ตารางที่ 1: ภาพรวมการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจทุกประเภทกรรมธรรมและทุกประเภทรถ จำแนกตามปีอุบัติเหตุ

ปีอุบัติเหตุ Accident Year	จำนวนหน่วย เสี่ยงภัย Earned Exposure	เบี้ยประกันภัยที่ ถือเป็นรายได้ Earned Premium (Million Baht)	เบี้ยประกันภัย เฉลี่ย Average Premium (Baht)	จำนวนเงินเอา ประกันภัยความ เสียหายของตัว รถยนต์เฉลี่ย Average Sum Insured (Baht)	ความถี่ Frequency	ความรุนแรง Severity (Baht)	ต้นทุนความ เสียหายต่อ 1 หน่วยเสี่ยงภัย Loss Cost (Baht)	อัตราความ เสียหายสมบูรณ์ Ultimate Loss Ratio
2554	4,648,922	61,258	13,177	387,961	52.3%	15,235	7,968	60.5%
2555	5,236,666	71,598	13,672	411,995	50.6%	16,558	8,385	61.3%
2556	6,097,158	87,822	14,404	441,202	50.0%	17,557	8,778	60.9%
2557	6,292,572	90,420	14,369	444,500	47.8%	19,455	9,304	64.8%
รวม Total	22,275,319	311,098	13,966.05	424,156	50.0%	17,325.21	8,665	62.0%

ที่มา: ฐานข้อมูลสำนักงานอัตราเบี้ยประกันวินาศภัย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2558

จากตารางที่ 1 พบว่าในปี 2555 อัตราการเพิ่มของจำนวนหน่วยเสี่ยงภัยเป็น 13% และปี 2556 อัตราการเพิ่มของจำนวนหน่วยเสี่ยงภัยเป็น 16% และอัตราการเพิ่มลดลงเป็น 3% ในปี 2557 ในขณะที่เบี้ยประกันภัยเฉลี่ยในช่วงปี 2554 ถึง 2556 เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย 5% ต่อปี และลดลงเล็กน้อยในปี 2557

ส่วนต้นทุนความเสียหายของปี 2554 ถึงปี 2557 เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย 5% ต่อปี โดยพบว่าในปี 2557 ความถี่ของการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต่ำกว่าปีก่อนหน้าเล็กน้อย ในขณะที่ความรุนแรงเพิ่มสูงขึ้นจากปีก่อนหน้าค่อนข้างมาก และมีอัตราความเสียหายสมบูรณ์สูงกว่าปีอื่น ๆ ซึ่งเป็นผลจากการที่ธุรกิจประกันภัยรถยนต์ชะลอตัวในปี 2557 ทำให้เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้ลดลง แต่ค่าสินไหมทดแทนยังเกิดขึ้นตามปกติเนื่องจากส่วนใหญ่จะเป็นสินไหมทดแทนของกรรมธรรมที่เริ่มคุ้มครองในปี 2556 และจะสิ้นสุดความคุ้มครองในปี 2557 ประกอบกับพฤติกรรมการแจ้งรายการสินไหมทดแทนแบบที่ไม่มีการส่งพนักงานออกตรวจสอบ ณ ที่เกิดเหตุ (เคลมแห้ง) มักมีการแจ้งเคลมในช่วงใกล้จะสิ้นสุดความคุ้มครอง

² อัตราความเสียหาย (Loss Ratio) คือ ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้น (Claim Incurred)หารเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้ (Earned Premium)

³ อัตราความเสียหายสมบูรณ์ (Ultimate Loss Ratio) คือ ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นสมบูรณ์ (Ultimate Claim Incurred)หารเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้ (Earned Premium) ซึ่งค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นสมบูรณ์เป็นค่าที่ประมาณการโดยวิธีการทางคณิตศาสตร์

ตารางที่ 2: ภาพรวมการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจทุกประเภทกรรมสิทธิ์และทุกประเภทรถ จำแนกตามประเภทกรรมสิทธิ์

ประเภท กรรมสิทธิ์ Policy Type	ปีอุบัติเหตุ Accident Year	จำนวนหน่วย เสี่ยงภัย Earned Exposure	เบี้ยประกันภัยที่ ถือเป็นรายได้ Earned Premium (Million Baht)	เบี้ยประกันภัย เฉลี่ย Average Premium (Baht)	จำนวนเงินเอา ประกันภัยความ เสียหายของตัว รถยนต์เฉลี่ย Average Sum Insured (Baht)	ความถี่ Frequency	ความรุนแรง Severity (Baht)	ต้นทุนความ เสียหายต่อ 1 หน่วยเสี่ยงภัย Loss Cost (Baht)	อัตราความ เสียหายสมบูรณ์ Ultimate Loss Ratio
ประเภท 1	2554	3,168,349	55,227	17,431	552,524	70.1%	15,508	10,874	62.4%
	2555	3,681,084	65,113	17,688	568,371	66.3%	16,616	11,013	62.3%
	2556	4,466,304	80,844	18,101	584,618	63.5%	17,577	11,165	61.7%
	2557	4,658,928	83,334	17,887	583,880	60.3%	19,451	11,729	65.6%
ประเภท 1 รวม		15,974,664	284,518.37	17,811	574,293	64.5%	17,415	11,237	63.1%
ประเภท 2	2554	198,186	1,104	5,571	267,500	10.5%	14,390	1,514	27.2%
	2555	228,418	1,293	5,661	285,694	9.8%	18,972	1,856	32.8%
	2556	265,059	1,557	5,875	298,045	9.4%	21,739	2,050	34.9%
	2557	262,404	1,583	6,034	292,648	9.4%	26,188	2,461	40.8%
ประเภท 2 รวม		954,067	5,538	5,804	287,258	9.7%	20,604	2,005	34.5%
ประเภท 3	2554	1,279,425	4,921	3,846	-	14.8%	12,119	1,789	46.5%
	2555	1,324,309	5,187	3,916	-	14.3%	15,532	2,223	56.7%
	2556	1,363,061	5,415	3,973	-	13.7%	16,700	2,280	57.4%
	2557	1,368,571	5,497	4,016	-	12.8%	18,569	2,379	59.2%
ประเภท 3 รวม		5,335,366	21,019	3,940	-	13.9%	15,674	2,173	55.2%
ประเภท 4	2554	2,962	6	2,006	-	6.0%	8,596	517	25.8%
	2555	2,855	6	2,017	-	5.6%	11,827	667	33.1%
	2556	2,734	6	2,013	-	5.0%	13,054	654	32.5%
	2557	2,670	5	2,013	-	4.9%	13,193	650	32.3%
ประเภท 4 รวม		11,222	23	2,012	-	5.4%	11,453	620	30.8%
รวมทั้งหมด		22,275,319	311,098.18	13,966.05	424,156	50.0%	17,325	8,665	62.0%

ที่มา: ฐานข้อมูลสำนักงานอัตราเบี้ยประกันวินาศภัย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2558

จำนวนหน่วยเสี่ยงภัยของกรรมสิทธิ์ประเภท 1 มีสัดส่วนมากที่สุด คิดเป็น 72% มีเบี้ยประกันภัยเฉลี่ย 4 ปี เท่ากับ 17,811 บาท โดยเบี้ยประกันภัยเฉลี่ยของปี 2557 ลดลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ส่วนความถี่มีแนวโน้มลดลงสวนทางกับความรุนแรงที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทุกปี ทำให้ต้นทุนความเสียหายเพิ่มขึ้นทุกปีเช่นกัน โดยเฉลี่ย 4 ปี มีต้นทุนความเสียหายเท่ากับ 11,237 บาท และมีอัตราความเสียหายสมบูรณ์สูงที่สุดในปี 2557 คือ 66%

รองลงมาคือ กรรมสิทธิ์ประเภท 3 มีสัดส่วน 24% เบี้ยประกันภัยเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 1-2% ต่อปี ความถี่มีแนวโน้มลดลงสวนทางกับความรุนแรงที่เพิ่มขึ้นทุกปีเช่นเดียวกับการกรรมสิทธิ์ประเภท 1 โดยเฉลี่ย 4 ปี มีต้นทุนความเสียหาย 2,173 บาท และมีอัตราความเสียหายสมบูรณ์ 55%

ตารางที่ 3: กรณธรรมประเภท 1 จำแนกตามประเภทรถ ข้อมูลอุบัติเหตุ 2554 – 2557

ประเภทรถยนต์ Vehicle Type	จำนวนหน่วย เสี่ยงภัย Earned Exposure	เบี้ยประกันภัยที่ ถือเป็นรายได้ Earned Premium (Million Baht)	เบี้ยประกันภัย เฉลี่ย Average Premium (Baht)	จำนวนเงินเอา ประกันภัยความ เสียหายของตัว รถยนต์เฉลี่ย Average Sum Insured (Baht)	ความถี่ Frequency	ความรุนแรง Severity (Baht)	ต้นทุนความ เสียหายต่อ 1 หน่วยเสี่ยงภัย Loss Cost (Baht)	อัตราความ เสียหายสมบูรณ์ Ultimate Loss Ratio
1) รถยนต์นั่ง	10,161,045	175,911	17,312	609,503	69.6%	15,915	11,078	64.0%
2) รถยนต์โดยสาร	2,749,148	46,690	16,984	499,461	56.2%	18,001	10,108	59.5%
3) รถยนต์บรรทุก	2,689,836	50,340	18,715	473,967	56.8%	20,836	11,835	63.2%
4) รถยนต์ลากจูง	123,984	7,332	59,139	1,582,493	70.4%	57,400	40,382	68.3%
5) รถพ่วง	130,974	2,827	21,581	790,345	28.4%	38,925	11,061	51.3%
6) รถจักรยานยนต์	92,371	594	6,433	149,586	14.3%	37,753	5,392	83.8%
7) รถยนต์นั่งรับจ้างสาธารณะ	19,461	625	32,105	606,862	107.4%	13,115	14,090	43.9%
8) รถยนต์เบ็ดเตล็ด	7,846	199	25,317	971,953	61.9%	19,096	11,814	46.7%
รวม Total	15,974,664	284,518	17,811	574,293	64.5%	17,415	11,237	63.1%

ที่มา: ฐานข้อมูลสำนักงานอตราเบี้ยประกันวินาศภัย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2558

จากการคำนวณพบว่ารถจักรยานยนต์มีอัตราความเสียหายสมบูรณ์สูงสุดที่สุด คือ 84% มีความถี่ของการเกิดอุบัติเหตุต่ำแต่มีความรุนแรงสูงเนื่องจากเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วตัวรถมักมีความเสียหายหนัก และในช่วง 1-2 ปีที่ผ่านมา มีจำนวนรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์เกิน 150 c.c. และรถ big bike เพิ่มมากขึ้น ทำให้ค่าความรุนแรงเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย

ส่วนรถยนต์ลากจูงมีต้นทุนความเสียหายสูงที่สุด และมีเบี้ยประกันภัยเฉลี่ยสูงที่สุดเช่นกัน แต่ก็ยังไม่เพียงพอ ทำให้อัตราความเสียหายสมบูรณ์สูงเป็นอันดับที่ 2 คือ 68% และยังพบว่ามีความรุนแรงสูงถึง 57,400 บาท เนื่องจากเป็นประเภทรถที่มีขนาดใหญ่ ดังนั้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะสร้างความเสียหายให้กับบุคคลภายนอกค่อนข้างสูง ประกอบกับต้องรับผิดชอบค่าเสียหายที่เกิดจากส่วนพ่วงด้วย

ผลการวิเคราะห์อัตราความเสียหายสมบูรณ์ของกรณธรรมประเภท 1 ประเภทรถยนต์นั่ง

ตารางที่ 4: กรณธรรมประเภท 1 ประเภทรถยนต์นั่ง จำแนกตามปีอุบัติเหตุ

ปีอุบัติเหตุ Accident Year	จำนวนหน่วย เสี่ยงภัย Earned Exposure	เบี้ยประกันภัยที่ ถือเป็นรายได้ Earned Premium (Million Baht)	เบี้ยประกันภัย เฉลี่ย Average Premium (Baht)	จำนวนเงินเอา ประกันภัยความ เสียหายของตัว รถยนต์เฉลี่ย Average Sum Insured (Baht)	ความถี่ Frequency	ความรุนแรง Severity (Baht)	ต้นทุนความ เสียหายต่อ 1 หน่วยเสี่ยงภัย Loss Cost (Baht)	อัตราความ เสียหายสมบูรณ์ Ultimate Loss Ratio
2554	1,913,977	33,052	17,269	601,763	76.1%	14,452	11,002	63.7%
2555	2,288,014	39,771	17,382	612,010	71.8%	14,992	10,770	62.0%
2556	2,890,023	50,717	17,549	615,126	68.5%	15,981	10,948	62.4%
2557	3,069,031	52,371	17,064	607,166	64.9%	17,679	11,477	67.3%
รวม Total	10,161,045	175,911	17,312	609,503	69.6%	15,915	11,078	64.0%

ที่มา: ฐานข้อมูลสำนักงานอตราเบี้ยประกันวินาศภัย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2558

จำนวนหน่วยเสี่ยงภัยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2555 จนมาชะลอตัวในปี 2557 พร้อมกับเบี้ยประกันภัยเฉลี่ยที่ลดลงด้วยเช่นกัน เนื่องจากยอดขายรถยนต์ใหม่ลดลง ทำให้ธุรกิจประกันภัยต้องแข่งขันกันสูงเพื่อแย่งส่วนแบ่งทางการตลาด และยังส่งผลให้อัตราความเสียหายสมบูรณ์เพิ่มสูงขึ้นด้วย

ตารางที่ 5: กรณธรรมประเภท 1 ประเภทรถยนต์นั่ง จำแนกตามขนาดรถ

ขนาดรถยนต์ Vehicle Size	จำนวนหน่วย เสี่ยงภัย Earned Exposure	เบี้ยประกันภัยที่ ถือเป็นรายได้ Earned Premium (Million Baht)	เบี้ยประกันภัย เฉลี่ย Average Premium (Baht)	จำนวนเงินเอา ประกันภัยความ เสียหายของตัว รถยนต์เฉลี่ย Average Sum Insured (Baht)	ความถี่ Frequency	ความรุนแรง Severity (Baht)	ต้นทุนความ เสียหายต่อ 1 หน่วยเสี่ยงภัย Loss Cost (Baht)	อัตราความ เสียหายสมบูรณ์ Ultimate Loss Ratio
< 2,000 C.C.	6,574,502	109,387.58	16,638	531,295	77.0%	14,777	11,383	68.4%
>= 2,000 C.C.	3,586,543	66,524	18,548	752,866	56.0%	18,783	10,519	56.7%
รวม Total	10,161,045	175,911	17,312	609,503	69.6%	15,915	11,078	64.0%

ที่มา: ฐานข้อมูลสำนักงานอัตราเบี้ยประกันวินาศภัย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2558

รถยนต์นั่งขนาดเล็ก (น้อยกว่า 2,000 c.c.) มีสัดส่วน 65% มีความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุสูงและมีความรุนแรงต่ำกว่ารถยนต์นั่งขนาดใหญ่ (มากกว่าหรือเท่ากับ 2,000 c.c.) เมื่อคำนวณออกมาเป็นต้นทุนความเสียหายแล้วพบว่ามีความสูงกว่ารถยนต์นั่งขนาดใหญ่ ส่งผลให้อัตราความเสียหายสมบูรณ์มีค่าสูงถึง 68% ดังนั้น บริษัทประกันภัยที่รับประกันรถยนต์นั่งขนาดเล็กไว้จำนวนมาก อาจจะต้องดำเนินการบางอย่างเพื่อควบคุมและลดอัตราความเสียหายสมบูรณ์ เช่น การเพิ่มเบี้ยประกันภัย หรือขายผลิตภัณฑ์แบบที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบค่าเสียหายส่วนแรก (Deductible) เป็นต้น

ตารางที่ 6: กรณธรรมประเภท 1 ประเภทรถยนต์นั่ง จำแนกตามอายุรถ

อายุรถยนต์ Vehicle Age	จำนวนหน่วย เสี่ยงภัย Earned Exposure	เบี้ยประกันภัยที่ ถือเป็นรายได้ Earned Premium (Million Baht)	เบี้ยประกันภัย เฉลี่ย Average Premium (Baht)	จำนวนเงินเอา ประกันภัยความ เสียหายของตัว รถยนต์เฉลี่ย Average Sum Insured (Baht)	ความถี่ Frequency	ความรุนแรง Severity (Baht)	ต้นทุนความ เสียหายต่อ 1 หน่วยเสี่ยงภัย Loss Cost (Baht)	อัตราความ เสียหายสมบูรณ์ Ultimate Loss Ratio
1 ปี	2,744,074	54,737	19,947	731,803	78.4%	15,338	12,024	60.3%
2 ปี	1,911,621	34,859	18,235	680,877	67.8%	17,180	11,640	63.8%
3 ปี	1,258,336	21,963	17,454	645,593	67.9%	17,215	11,694	67.0%
4 ปี	932,965	15,465	16,576	598,476	69.0%	16,480	11,370	68.6%
5 ปี	732,712	11,575	15,798	549,608	69.4%	15,666	10,879	68.9%
6 ปี	603,021	9,208	15,269	503,987	66.4%	14,690	9,751	63.9%
7 ปี	530,421	7,865	14,827	466,571	64.6%	14,782	9,547	64.4%
8 ปี	432,338	6,325	14,630	437,213	62.9%	14,653	9,216	63.0%
9 ปี	340,182	4,860	14,288	411,469	61.7%	14,853	9,164	64.1%
10 ปี	242,572	3,393	13,987	386,837	61.2%	14,884	9,113	65.2%
> 10 ปี	432,803	5,662	13,082	313,829	56.8%	15,304	8,698	66.5%
รวม Total	10,161,045	175,911	17,312	609,503	69.6%	15,915	11,078	64.0%

ที่มา: ฐานข้อมูลสำนักงานอัตราเบี้ยประกันวินาศภัย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2558

อัตราความเสียหายสมบูรณ์ของรถยนต์อายุ 1 ปี มีค่าต่ำสุด และเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนถึงอายุ 5 ปี หลังจากนั้นอัตราความเสียหายสมบูรณ์ลดลงในปีที่ 6 แล้วจึงค่อย ๆ เพิ่มขึ้นอีก ดังนั้น หากพิจารณาอัตราความเสียหายสมบูรณ์ของปี 2557 เมื่อสัดส่วนรถยนต์ใหม่ป้ายแดงลดลง และจำนวนหน่วยเสี่ยงภัยของรถยนต์อายุ 2-4 ปี มีสัดส่วนเพิ่มขึ้น (เป็นผลมาจากรถยนต์ป้ายแดงที่เคยออกมาจำนวนมากในปี 2554-2556 ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ขนาดเล็ก ขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 c.c. ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขของนโยบายการคืนภาษีรถยนต์คันแรก และรถยนต์ขนาดเล็กมีอัตราความเสียหายสมบูรณ์สูงกว่ารถยนต์ขนาดใหญ่ดังที่แสดงข้างต้น) จึงเป็นอีกหนึ่งสาเหตุที่ทำให้อัตราความเสียหายสมบูรณ์สูงขึ้นในปี 2557 ซึ่งก็คือผลของการเปลี่ยนแปลงส่วนผสมของธุรกิจ (Business Mix) นั่นเอง

ตารางที่ 7: กรณธรรมประเภท 1 ประเภทรถยนต์นั่ง จำแนกตามประเภทความคุ้มครอง

ประเภทความคุ้มครอง Coverage Type	จำนวนหน่วย เสี่ยงภัย Earned Exposure	ความถี่ Frequency	ความรุนแรง Severity (Baht)	ต้นทุนความ เสียหายต่อ 1 หน่วยเสี่ยงภัย Loss Cost (Baht)	อัตราความ เสียหายสมบูรณ์ Ultimate Loss Ratio
ความเสียหายของตัวรถยนต์ (Own Damage)	10,161,045	64.5%	15,092	9,729	56.2%
การสูญหายและไฟไหม้ของตัวรถยนต์ (Fire and Theft)	10,161,045	0.1%	278,493	340	2.0%
ความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก (Third Party Property Damage)	10,161,045	6.8%	10,044	685	4.0%
ความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก (Third Party Bodily Injury)	10,161,045	0.2%	176,695	271	1.6%
รวม Total	10,161,045	71.6%	15,406	11,024	63.7%

ที่มา: ฐานข้อมูลสำนักงานอตราเบี้ยประกันวินาศภัย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2558

เมื่อพิจารณาแยกตามประเภทความคุ้มครอง จะพบว่าส่วนใหญ่เป็นการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากความเสียหายของตัวรถยนต์ สำหรับต้นทุนความเสียหายของกรณธรรม 1 ฉบับ คิดเป็นต้นทุนความเสียหายของตัวรถยนต์ 88% รองลงมาคือ ต้นทุนความเสียหายของความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก คิดเป็น 6% ต้นทุนการสูญหายและไฟไหม้ 3% และต้นทุนความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก 3%

unสรุป

จากอัตราความเสียหายสมบูรณ์ที่เริ่มสูงขึ้นในปี 2557 บริษัทประกันภัยจึงต้องเฝ้าระวังและคอยติดตามการดำเนินธุรกิจรับประกันภัยรถยนต์ของตนเองอย่างใกล้ชิด เพื่อที่จะสามารถวางแผนหรือปรับเปลี่ยนกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจให้สอดคล้องกับเป้าหมายของบริษัททั้งด้านยอดขายและด้านผลกำไร-ขาดทุน ซึ่งนอกเหนือจากกลยุทธ์ทางด้านราคา ยังมีอีกหลากหลายวิธีที่สามารถนำมาใช้ในการแข่งขันเพื่อเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดได้ ยกตัวอย่างเช่น

- การออกแบบผลิตภัณฑ์ประกันภัยรถยนต์ใหม่ ๆ ที่มีความแตกต่างจากแบบมาตรฐาน เพื่อเพิ่มความน่าสนใจและมีความเหมาะสมกับรูปแบบการใช้รถยนต์ในชีวิตประจำวันมากขึ้น
- การแข่งขันด้านการบริการ ทั้งด้านการขายกรมธรรม์ และด้านการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เพื่อสร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับลูกค้า ทั้งนี้ ต้องยอมรับว่าการตลาดแบบปากต่อปาก (Viral Marketing) ในยุคปัจจุบันที่เป็นยุคโซเชียลเน็ตเวิร์กนั้นสามารถส่งผลในวงกว้างทั้งด้านบวกและด้านลบ และก็เป็นวิธีที่ใช้ได้ผลดีมาแล้วในหลายผลิตภัณฑ์
- การจัดทำสื่อโฆษณา ประชาสัมพันธ์ ในหลากหลายช่องทาง เพื่อให้ลูกค้ารู้จักและจดจำแบรนด์ของบริษัท ซึ่งขณะนี้ช่องทางโซเชียลเน็ตเวิร์กก็กำลังมาแรงและมีให้เลือกมากมาย ทั้งเฟสบุ๊ก ยูทูบ ไลน์ เว็บไซต์ต่าง ๆ เหล่านี้เป็นช่องทางที่สามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าได้เป็นอย่างดีในยุคที่ใคร ๆ ก็มีสมาร์ตโฟนพกติดตัว
- การเพิ่มช่องทางการจำหน่าย เพื่ออำนวยความสะดวกและลูกค้าทุกระดับสามารถเข้าถึงการประกันภัยรถยนต์ได้อย่างง่ายดายในยุคดิจิทัลเช่นนี้
- การจัดแคมเปญพิเศษต่าง ๆ เพื่อเป็นรางวัลตอบแทนให้กับตัวแทนของบริษัทที่ทำยอดขายได้สำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนด ทั้งนี้ ต้องพิจารณาถึงผลกำไร-ขาดทุนของแคมเปญนั้น ๆ ด้วย
- การแจกของกำนัลให้กับลูกค้าที่ซื้อกรมธรรม์ประกันภัยใหม่หรือต่ออายุกรมธรรม์ ถึงแม้จะเป็นสิ่งของเล็ก ๆ น้อย ๆ แต่ก็สามารถสร้างแรงจูงใจให้กับลูกค้าบางกลุ่มได้เป็นอย่างดี

บริษัทที่มีอัตราความเสียหายสูงอยู่แล้วและไม่สามารถทำราคาเพื่อแข่งขันได้ก็ต้องปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ในการทำตลาด โดยไม่มุ่งไปที่การลดราคาเบี้ยประกันภัยเพียงอย่างเดียว สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งก็คือ ความต้องการของลูกค้านั้นมีหลากหลายรูปแบบ ลูกค้าบางกลุ่มไม่ได้ให้ความสำคัญกับเรื่องราคาเป็นอันดับแรก แต่อาจให้ความสำคัญในเรื่องการบริการที่ดี ความน่าเชื่อถือและความน่าไว้วางใจของบริษัท ไม่มีข่าวเสียหาย ไม่มีปัญหาเรื่องการร้องเรียนจุกจิก หรือบางคนอาจคำนึงถึงความสะดวกสบายในการซื้อประกันภัยเป็นอันดับแรก ดังนั้น จึงขึ้นอยู่กับว่าบริษัทประกันภัยใดจะนำกลยุทธ์ด้านใดมาใช้ หรือจะผสมผสานหลากหลายกลยุทธ์และการพัฒนาด้านต่าง ๆ โดยให้น้ำหนักและจัดลำดับความสำคัญของปัจจัยต่าง ๆ ได้ตรงใจและตอบโจทย์ความต้องการของลูกค้าได้มากที่สุด โดยไม่ลืมที่จะคำนึงถึง “การให้บริการอย่างเป็นธรรมกับลูกค้า”

ท่านสามารถดูรายงานสถิติอื่น ๆ ของอุตสาหกรรมประกันภัยได้ที่ IPRB Information Services

<https://info.tgia.org/logon/>

โดยทำการดาวน์โหลดแบบฟอร์มการลงทะเบียนเพื่อเข้าใช้งานระบบได้ที่

https://info.tgia.org/logon/doc/FORM_IPRB.pdf



สมาคมประกันวินาศภัยไทย

มอบเงินสร้างสุศาลาพระราชทานฯ

นายอานนท์ วัງสุ นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย มอบเงินสร้างสุศาลาพระราชทานโรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนบ้านลิ้นา นนท์ ตำบลสุคิริน อำเภอสุดิริน จังหวัดนราธิวาส และมอบกรมธรรม์ประกันภัย 200 ให้แก่ครูและบุคลากรทางการศึกษาของโรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดน รวมเป็นเงินจำนวน 525,500 บาท ตามโครงการเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เนื่องในโอกาสฉลองพระชนมายุ ๕ รอบ ๒ เมษายน ๒๕๕๘ โดยมี พล.ต.ต.เทพ อมรโสภิต รองผู้บัญชาการตำรวจตระเวนชายแดน เป็นผู้รับมอบ โดยมี นายประเวช งามกิจสิทธิ์กุล เลขาธิการ คปภ. ร่วมเป็นสักขีพยาน ณ ห้องประชุม สถาบันวิทยาการประกันภัยระดับสูง สำนักงาน คปภ.



พี่เพื่อน้อง จากผองเพื่อนฯ ปีที่ 12

นางสาววัลย์ลิกา บุรณ์ทอง ผู้จัดการฝ่ายสื่อสารองค์กร มอบทุนการศึกษาและสนับสนุนค่าใช้จ่ายการจัดงาน “พี่เพื่อน้อง จากผองเพื่อนฯ ปีที่ 12 ตอน ตามรอยพระองค์ทรงตะเ็บชายแดน” จำนวนเงิน 30,000 บาท โดยมีนายทรงสิทธิ์ ศิลปะราษฎร์ รองผู้อำนวยการสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา ประถมศึกษาราชบุรี เขต 1 เป็นผู้รับมอบ โดยมี “จิตอาสาสมาคมฯ” นำขนม นม และน้ำผลไม้ไปแจกให้กับเด็กนักเรียนในพื้นที่ เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม ๒๕๕๘ ณ โรงเรียนบ้านตะโกกลาง อำเภอสวนผึ้ง จังหวัดราชบุรี



IPR Club “WE”... ยินดีที่ได้รู้จัก

ชมรมประชาสัมพันธ์ประกันภัย จัดงาน IPR Club “WE”... ยินดีที่ได้รู้จัก เชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างผู้ที่ปฏิบัติงานด้านประชาสัมพันธ์ หรือสื่อสารองค์กรของบริษัทสมาชิกกับสื่อมวลชน และเปิดโอกาสให้ประชาสัมพันธ์ของบริษัทสมาชิกทุกบริษัทได้มีส่วนร่วมในกิจกรรมได้รู้จักกับสื่อมวลชนมากขึ้น นำไปสู่การต่อยอดเรื่องของการประชาสัมพันธ์องค์กรต่อไป เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม ๒๕๕๘ ณ ร้าน Season Change ซอยรัชดาภิเษก 18





ระเบียบภาพ

บริษัทประกันภัยไทย กับ สปป.ลาว

ลงนาม MOU ประกันภัยรถข้ามแดน

นายอานนท์ วัจจุส นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย (คนกลาง) ประธานและสักขีพยานในพิธี “ลงนามบันทึกความตกลงว่าด้วยความร่วมมือในการสำรวจอุบัติเหตุหรือการจัดการสินไหมทดแทน และการรับประกันภัยรถยนต์ผ่านแดน” ระหว่าง 21 บริษัทประกันวินาศภัยไทย กับบริษัท ออลอินซ์ เจเนอรัล ลาว (AGL) โดย Mr. Guy APOVY, CEO of AGL และได้รับเกียรติจาก Mr. Holady VOLARATH, Head of Lao PDR National Bureau of Insurance นายณพดล สันติภากรณ์ เลขาธิการสมาคมฯ และนายไพบุลย์ จิรายุวัฒน์ ประธานคณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ ร่วมเป็นสักขีพยาน เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2558 ณ ห้องประชุม สมาคมประกันวินาศภัยไทย



โครงการพัฒนาผู้บริหารธุรกิจประกันวินาศภัย รุ่นที่ 21

คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและวิชาการประกันภัย ร่วมกับ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จัดอบรมหลักสูตรโครงการพัฒนาผู้บริหารธุรกิจประกันวินาศภัย รุ่นที่ 21 โดยเปิดการอบรมเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2558 ณ ห้องประชุม สมาคมประกันวินาศภัยไทย และอบรม Teamwork & Leadership เมื่อวันที่ 5-6 กันยายน 2558 ณ โรงแรม ราวินทรา บีช รีสอร์ท พัทยา จังหวัดชลบุรี



ครบเครื่องเรื่องการประกันภัย

คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ ร่วมกับ สำนักงาน คปภ. จัดการเสวนาเรื่อง “ครบเครื่องเรื่องการประกันภัย” และ จัดบูธประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับการประกันภัยในงาน Thailand International Logistics Fair 2015 เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2558 ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา



How to underwrite for the beginner

ชมรมประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ จัดสัมมนา How to underwrite for the beginner เรื่อง “การประกันภัยสินค้าระหว่างประเทศ International Cargo Insurance เปรียบเทียบ Institute cargo clauses 1/1/09 กับ Institute cargo clauses 1/1/82” เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2558 ณ ห้องประชุม สมาคมประกันวินาศภัยไทย





ทิศทางอุตสาหกรรมยานยนต์

คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ พร้อมด้วย คณะทำงานจัดทำราคาค่าซ่อมรถยนต์และค่าอะไหล่รถยนต์ ประชุมหารือร่วมกับนายวิชัย จิราธิตุต์ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ เกี่ยวกับทิศทางของอุตสาหกรรมยานยนต์ และดำเนินโครงการศูนย์ทดสอบยานยนต์และยางล้อแห่งชาติ เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2558 ณ ห้องประชุม สมาคมประกันวินาศภัยไทย

โครงการประเมินความเสี่ยงด้านการฟอกเงินและการสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้าย

คณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ จัดประชุมชี้แจงการตอบแบบสอบถามภายใต้โครงการประเมินความเสี่ยงด้านการฟอกเงินและการสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้าย เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2558 ณ ห้องประชุม สมาคมประกันวินาศภัยไทย



ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยค้ำประกันและจำนอง
คณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ จัดสัมมนาเรื่อง
“ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยค้ำประกันและจำนอง” เมื่อวันที่
23 กรกฎาคม 2558 ณ ห้องประชุม สมาคมประกันวินาศภัยไทย



โครงสร้างข้อมูลสถิติการประกันภัยเบ็ดเตล็ด

คณะกรรมการประกันภัยเบ็ดเตล็ด จัดประชุมชี้แจงเกี่ยวกับโครงสร้างข้อมูลสถิติการประกันภัยเบ็ดเตล็ด ที่จะต้องนำส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบฐานข้อมูลประกันภัยของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นจากบริษัทสมาชิก เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2558 ณ ห้องประชุม สมาคมประกันวินาศภัยไทย



การจัดทํางานการเงินและการเปิดเผยข้อมูล ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4

คณะกรรมการการบัญชี-การเงิน และการลงทุน ร่วมกับชมรม
นักบัญชีประกันภัย จัดอบรมเรื่อง “การจัดทํางานการเงินและการเปิดเผยข้อมูล
ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 เรื่อง สัญญาประกันภัย”
เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2558 ณ โรงแรมอีสติน แกรนด์ สาทร



สัมมนา การจัดจ้างวิทยากร และการเลือกซื้อหลักสูตรฝึกอบรม

ชมรมนักบริหารงานบุคคลธุรกิจประกันภัย จัดสัมมนา
หัวข้อ การจัดจ้างวิทยากรและการเลือกซื้อหลักสูตรฝึกอบรม เมื่อวันที่
16 กันยายน 2558 ณ ห้องประชุม สมาคมประกันวินาศภัยไทย



Working Together ก้าวสู่ยุทธศาสตร์ใหม่ TGIA

นายกิตติ อนันต์ศิริประภา ผู้อำนวยการบริหารสมาคม
ประกันวินาศภัยไทย จัดอบรมการทำงานเป็นทีมให้กับพนักงานของ
สมาคมฯ ในหัวข้อ “Working Together ก้าวสู่ยุทธศาสตร์ใหม่ TGIA”
เมื่อวันที่ 12-13 กันยายน 2558 ณ เคียงทะเล รีสอร์ท จังหวัดระยอง



สัมมนา เทคนิคและทักษะการสอนงานแบบ OJT (On The Job Training)

ชมรมนักบริหารงานบุคคลธุรกิจประกันภัย จัดสัมมนาหัวข้อ
เทคนิคและทักษะการสอนงานแบบ OJT (On the Job Training)
เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2558 ณ ห้องประชุม สมาคมประกันวินาศภัยไทย



สัมมนา Organization Knowledge Management

ชมรมนักบริหารงานบุคคลธุรกิจประกันภัย จัดสัมมนาหัวข้อ
Organization Knowledge Management เมื่อวันที่ 11 กันยายน
2558 ณ ห้องประชุม สมาคมประกันวินาศภัยไทย



กรณีพิบัติภัยกับประเทศไทย มหันตภัยที่รอเวลา

โดย ฝ่ายวิจัยและสถิติ
บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน)

ตลอด 35 ปีที่ผ่านมา เหตุการณ์พิบัติภัยแผ่นดินไหวถือได้ว่าเป็นภัยพิบัติทางธรรมชาติที่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจที่มีมูลค่าสูงที่สุดเมื่อเทียบกับภัยธรรมชาติอื่น ๆ จากการพิจารณาสถิติ 10 อันดับของภัยธรรมชาติที่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจมากที่สุดในโลกจัดทำโดย Munich Re¹ พบว่า 60% ของเหตุการณ์ดังกล่าว เป็นเหตุการณ์แผ่นดินไหวหรือปรากฏการณ์ที่มีความเกี่ยวข้องกับแผ่นดินไหวแทบทั้งสิ้น และที่สำคัญคือ แผ่นดินไหวยังได้ถูกจัดให้เป็นภัยธรรมชาติที่น่ามาซึ่งความสูญเสียต่อมวลมนุษยชาติมากที่สุดอีกด้วย² ซึ่งความเสียหายที่วุ่นวาย คิดเป็นมูลค่ารวมกันได้สูงถึง US\$ 5 แสนล้าน และทำให้มีผู้คนล้มตายมากกว่า 1 แสนคน ด้วยอานุภาพการทำลายล้างที่น่าสะพรึงกลัว เช่นที่กล่าวมานี้ แผ่นดินไหวจึงถูกจัดว่าเป็นภัยธรรมชาติที่น่าสะพรึงกลัวมากที่สุดสำหรับมนุษยชาติในยุคปัจจุบัน

สำหรับกรณีของประเทศไทยนั้น ถึงแม้แผ่นดินไหวเป็นภัยธรรมชาติที่คุ้นหูและคุ้นตาคนไทยเป็นอย่างดี เนื่องจากเป็นภัยธรรมชาติที่เกิดขึ้นครั้งแล้วครั้งเล่าตั้งแต่อดีตกาลจวบจนปัจจุบัน แต่ก็ต้องยอมรับว่าประเทศไทยเราไม่ได้ประสบกับเหตุการณ์แผ่นดินไหวที่รุนแรงบ่อยครั้งเหมือนดังเช่นประเทศอื่น ๆ จึงทำให้ประชาชนคนไทยอาจจะขาดความตระหนักและขาดความเข้าใจอย่างเพียงพอในการที่จะเตรียมรับมือกับเหตุการณ์ที่ผู้เชี่ยวชาญได้ประเมินแล้วว่ามีโอกาสที่จะเกิดขึ้นได้ในประเทศไทย

คำถามที่หลาย ๆ คนมักจะถามถึง ณ เวลาคือ แผ่นดินไหวที่จะมีผลกระทบต่อประเทศไทยจะเกิดขึ้นเมื่อไหร่และรุนแรงเท่าใด และเหตุการณ์ที่เพิ่งจะเกิดขึ้นเมื่อเดือนเมษายนที่ผ่านมาที่ประเทศเนปาล รวมไปถึงแผ่นดินไหวอีกสองครั้งในเดือนถัดมาที่สามารถรับรู้ถึงความสั่นไหวได้ในบริเวณจังหวัดพังงา จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดกระบี่ และอีกครั้งในเดือนเดียวกันที่ประเทศพม่า เป็นสัญญาณเตือนถึงเหตุการณ์ที่สำคัญที่กำลังจะเกิดขึ้นในประเทศไทยหรือไม่ เป็นต้น ก่อนที่จะตอบประเด็นคำถามเหล่านี้ได้นั้น ผู้เขียนขอให้รายละเอียดเกี่ยวกับสภาพของพื้นผิวโลกกันสักเล็กน้อย เพื่อให้เกิดความเข้าใจถึงสาเหตุสำคัญทางธรรมชาติของการเกิดแผ่นดินไหว ตามด้วยลักษณะแหล่งกำเนิดแผ่นดินไหวในประเทศไทยและบริเวณใกล้เคียงแบบสั้น ๆ และต่อด้วยผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้จากธรณีพิบัติภัยต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเนื้อหาและข้อมูลที่สำคัญหลาย ๆ ส่วนที่ปรากฏในบทความนี้ นอกจากจะมาจากการอ้างอิงจากแหล่งข้อมูลของผู้รู้และองค์กรที่มีความเชี่ยวชาญเรื่องแผ่นดินไหวทั้งในและต่างประเทศแล้ว สำนักวิจัยและสถิติยังได้รับความอนุเคราะห์จาก ศ.ดร. เป็นหนึ่ง วานิชชัย หัวหน้าภาควิชาวิศวกรรมโยธาและโครงสร้าง

¹ NatCatSERVICE, Munich Re (2.07.2558)

² จากการเก็บบันทึกข้อมูลของ Munich Re เหตุการณ์แผ่นดินไหวที่เกิดขึ้นทางตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศญี่ปุ่นเมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2554 ถือว่าเป็นภัยธรรมชาติที่ก่อให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจมากที่สุดในโลก

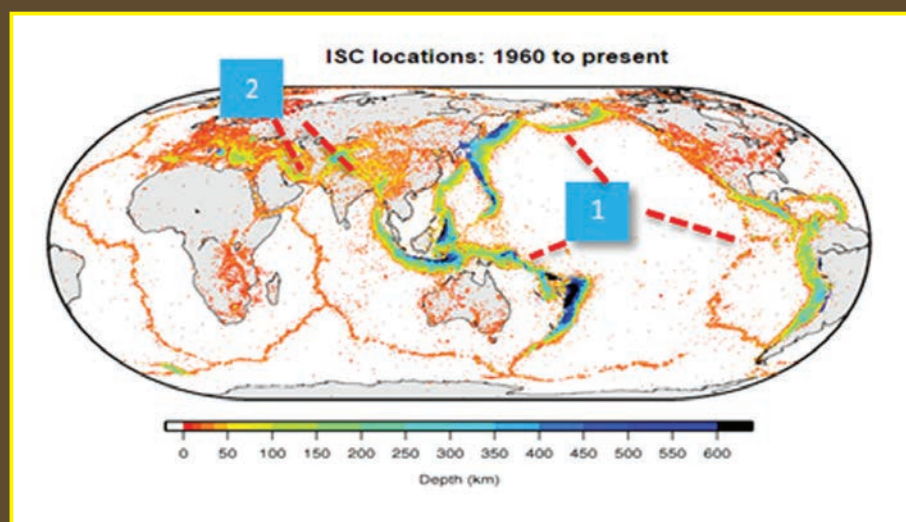


คณะวิศวกรรมศาสตร์และเทคโนโลยี สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) และหัวหน้าโครงการวิจัยเพื่อลดภัยพิบัติจากแผ่นดินไหวในประเทศไทย และ ดร. ชีรพันธ์ อรรถธรรมรัตน์ อาจารย์ประจำภาควิชาวิศวกรรมโยธาและสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยมหิดล ที่ได้กรุณาให้ข้อชี้แนะและความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการจัดทำบทความขึ้นนี้เป็นอย่างยิ่ง ซึ่ง บมจ.ไทยรับประกันภัยต่อ ต้องขอขอบพระคุณอาจารย์ทั้งสองท่านเป็นอย่างยิ่งที่ได้กรุณาสละเวลาและเล็งเห็นถึงความสำคัญของการสร้างองค์ความรู้ให้กับธุรกิจประกันวินาศภัยของประเทศไทยมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ทฤษฎีว่าด้วยแผ่นเปลือกโลกและแนวกระจัดตัวของแผ่นดินไหว

เหล่านักวิชาการเชื่อกันว่าพื้นผิวโลกประกอบไปด้วยแผ่นเปลือกโลก (Plates) ที่เป็นแผ่นหินแข็งขนาดใหญ่บ้างเล็กบ้างจำนวน 15 แผ่น³ ลอยตัวอยู่บนเนื้อสารที่มีลักษณะกึ่งแข็งกึ่งเหลวและยังร้อนอยู่ แผ่นเปลือกโลกเหล่านี้จึงมีการเคลื่อนที่อยู่ตลอดเวลาในลักษณะที่เป็นไปได้ทั้งเคลื่อนเข้าหากัน แยกออกจากกัน หรือแม้กระทั่งไถลตัวขนานออกจากกัน⁴ ซึ่งการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างกันในรูปแบบต่าง ๆ เหล่านี้เองเป็นที่มาของปรากฏการณ์ทางธรณีต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบนโลก⁵ เช่น ภูเขาไฟและแผ่นดินไหว เป็นต้น

นักวิทยาศาสตร์ได้อธิบายถึงลักษณะการเกิดของแผ่นดินไหวไว้อย่างน่าสนใจว่า แผ่นดินไหวมักจะพบในบริเวณที่เป็นร่องและแนวสันเขาใต้น้ำกลางมหาสมุทร (Oceanic trenches and spreading ridges) เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นแหล่งกำเนิดของเปลือกโลกที่อยู่บริเวณพื้นท้องมหาสมุทร (Oceanic crust) และเป็นบริเวณที่ธรณีภาคมหาสมุทร (Oceanic lithosphere) จมตัวลงสู่ชั้นเนื้อโลก (Mantle) ที่อยู่ใต้ร่องหรือเขาใต้น้ำกลางมหาสมุทร ซึ่งบริเวณที่มักจะพบแผ่นดินไหวในโลกดังกล่าว ได้ถูกแสดงไว้ในแผนที่ข้างล่าง (รูปที่ 1) ที่ถูกเขียนขึ้นโดยผู้ชำนาญการแผ่นดินไหวชาวฝรั่งเศสชื่อ J.P. Rothé⁶



แผ่นดินไหวในโลกมักจะพบในบริเวณ

1. Circum-Pacific belt

2. Mediterranean-Himalayan belt

รูปที่ 1: การกระจายตัวของแผ่นดินไหวในโลก

ที่มา: International Seismological Centre (www.isc.ac.uk)

นอกจากขอบของแผ่นเปลือกโลกแล้ว ศูนย์กลางแผ่นดินไหวส่วนใหญ่ยังจะพบได้แถวบริเวณรอยแตกในหินที่มีหลักฐานชี้ว่าได้เคยเกิดการขยับตัวหรือเลื่อนในช่วง 10,000 ปีที่ผ่านมา รอยแตกที่มีลักษณะดังกล่าวเป็นที่รู้จักกันโดยทั่วไปว่า “รอยเลื่อนมีพลัง” รายละเอียดของรอยเลื่อนมีพลังในบริบทของประเทศไทยจะได้ถูกอธิบายในหัวข้อถัดไป

³ วิชาการธรณีไทย, GeoThai.net (6.07.2558)

⁴ กรมทรัพยากรธรณี, www.dmr.go.th (7.07.2558)

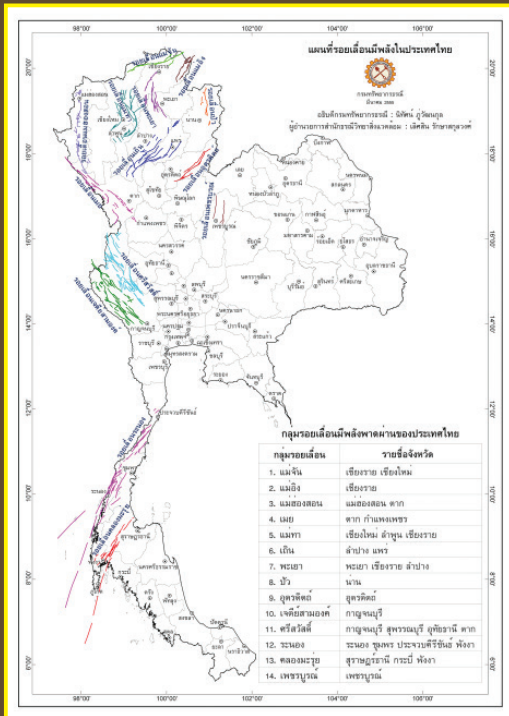
⁵ U.S. Geological Survey, www.usgs.gov (6.07.2558)

⁶ U.S. Geological Survey, www.usgs.gov (6.07.2558)



แหล่งกำเนิดแผ่นดินไหวในประเทศไทยและบริเวณใกล้เคียง

จากการพิจารณาแผนที่รอยเลื่อนมีพลังในประเทศไทยที่จัดทำขึ้นโดยกรมทรัพยากรธรณี (ฉบับปี 2555) แสดงให้เห็นว่า รอยเลื่อนมีพลังในประเทศไทยโดยส่วนใหญ่จะกระจายตัวอยู่ในบริเวณภาคเหนือ ภาคตะวันตก และภาคใต้ของประเทศไทย ประกอบด้วย 14 กลุ่มรอยเลื่อน (ดังแสดงในรูปที่ 2) และพาดผ่าน 22 จังหวัด แบ่งได้เป็น



1. จังหวัดที่มีประชากรเกิน 1 ล้านคน 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ 1.7 ล้านคน จังหวัดเชียงราย 1.2 ล้านคน และจังหวัดสุราษฎร์ธานี 1 ล้านคน
2. จังหวัดที่มีประชากร ตั้งแต่ 7 แสนคนถึง 9 แสนคนรวม 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก 8.6 แสนคน จังหวัดสุพรรณบุรี 8.5 แสนคน จังหวัดกาญจนบุรี 8.5 แสนคน จังหวัดลำปาง 7.5 แสนคน จังหวัดกำแพงเพชร 7.3 แสนคน และจังหวัดนครพนม 7.1 แสนคน
3. จังหวัดที่มีประชากรตั้งแต่ 2 แสนคนจนถึง 6 แสนคน จำนวน 13 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดตาก 5.4 แสนคน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 5.3 แสนคน จังหวัดหนองคาย 5.2 แสนคน จังหวัดชุมพร 5 แสนคน จังหวัดพะเยา 4.8 แสนคน จังหวัดน่าน 4.8 แสนคน จังหวัดอุตรดิตถ์ 4.6 แสนคน จังหวัดกระบี่ 4.6 แสนคน จังหวัดแพร่ 4.5 แสนคน จังหวัดลำพูน 4.1 แสนคน จังหวัดพังงา 2.6 แสนคน จังหวัดแม่ฮ่องสอน 2.5 แสนคน และจังหวัดระนอง 1.8 แสนคน ซึ่งประชากรที่มีภูมิลำเนาในจังหวัดเหล่านี้มีจำนวนรวมกันมากถึง 14.1 ล้านคน หรือคิดเป็น 1 ใน 5 ของคนทั้งประเทศ⁷ และมีมูลค่าทางเศรษฐกิจรวมกันประมาณ 1.5 ล้านล้านบาท⁸ หรือคิดเป็น 11.4% ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ของปี 2556 เลยทีเดียว

รูปที่ 2: แผนที่รอยเลื่อนมีพลังในประเทศไทย จัดทำโดย กรมทรัพยากรธรณี ฉบับปี 2555

ที่มา: กรมทรัพยากรธรณี



รูปที่ 3 เป็นภาพถ่ายจากดาวเทียมในช่วงเวลาค่ำคืน แสดงให้เห็นถึงแนวรอยเลื่อนมีพลังในประเทศไทยได้พาดผ่านชุมชนที่สำคัญต่าง ๆ สังเกตได้จากกระจกแสงไฟที่กระจายอยู่ในภาพ ดังนั้น หากรอยเลื่อนเหล่านี้เกิดการขยับตัว ก็จะมีผลกระทบต่อชุมชนที่รอยเลื่อนนั้นพาดผ่านทันที

รูปที่ 3: ตำแหน่งของรอยเลื่อนมีพลังในประเทศไทยและพื้นที่ที่มีประชากรอยู่อย่างหนาแน่นแสดงโดยกระจกแสงไฟยามค่ำคืน

ที่มา: วิชาการธรณีไทย (GeoThai.net)

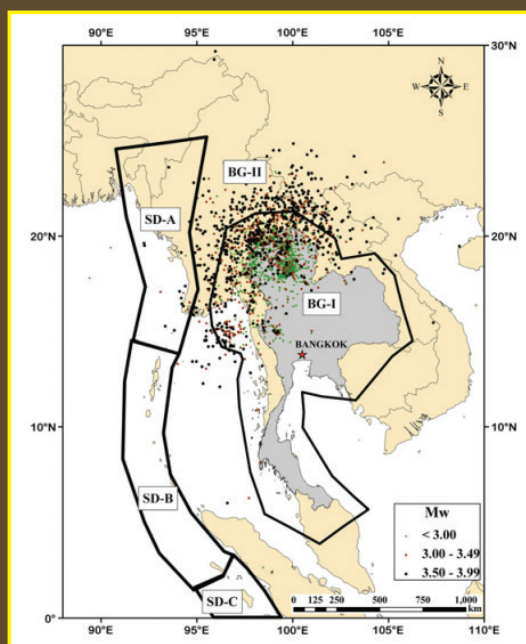
⁷ กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย, www.dopa.go.th (16.07.2558)

⁸ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, www.nesdb.go.th (16.07.2558)



หลักฐานทางธรณีวิทยาต่างชี้ไปในทิศทางเดียวกันว่า รอยเลื่อนต่าง ๆ ที่พาดผ่านแหล่งชุมชนในหลายจังหวัดทางภาคเหนือมีโอกาสที่จะก่อให้เกิดแผ่นดินไหวขนาดใหญ่ได้ ซึ่งเหตุการณ์แผ่นดินไหวที่เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2557 ที่จังหวัดเชียงรายเป็นเครื่องพิสูจน์ให้เห็นถึงความน่าจะเป็นดังกล่าว ข้อสังเกตที่น่าสนใจคือ แผ่นดินไหวในครั้งที่ผ่านมา หากเกิดขึ้นใกล้ตัวเมืองเชียงรายซึ่งเป็นแหล่งชุมชนที่มีผู้คนอยู่กันอย่างหนาแน่นแล้ว ภาควิชาการและธุรกิจอาจจะไม่สามารถฟื้นตัวกลับมาได้เร็วเนื่องจากว่าโครงสร้างของอาคารที่ถูกสร้างขึ้นมาอย่างต่อเนื่องไม่ได้ถูกออกแบบมาให้รองรับกับปรากฏการณ์แผ่นดินไหวแต่อย่างใด

นอกจากรอยเลื่อนที่อยู่บริเวณภาคเหนือที่มีโอกาสเป็นแหล่งกำเนิดของแผ่นดินไหวขนาดใหญ่ได้แล้ว รอยเลื่อนสำคัญที่น่าจับตามองที่วางตัวอยู่ทางทิศตะวันตกของประเทศในบริเวณจังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี จังหวัดอุทัยธานี และจังหวัดตาก คือ รอยเลื่อนศรีสวัสดิ์ และรอยเลื่อนเจดีย์สามองค์ นักวิชาการมีความเห็นว่า ทั้งสองรอยเลื่อนนี้สามารถที่จะเป็นแหล่งของแผ่นดินไหวที่มีขนาดตั้งแต่ 6.5 ถึง 7.5 โดยมีคาบของการเกิดซ้ำเร็วที่สุดได้ตั้งแต่ 440 ปี ถึง 1,240 ปีโดยประมาณ (Ornthammarath, T., et.al.)



รูปที่ 4: ตำแหน่งของ Subduction Zone ที่อยู่ทางซ้ายของประเทศไทย (พื้นที่ SD-A, SD-B และ SD-C) ที่มา: Ornthammarath, T., et.al.

ทางภาคใต้ของประเทศไทยเองก็มีแหล่งกำเนิดของแผ่นดินไหวในระดับที่ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างใหญ่หลวงด้วยเช่นกัน แต่โอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์เหล่านั้นได้ถูกประเมินไว้ว่าน่าจะอยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำมาก รอยเลื่อนทางภาคใต้ที่สำคัญ ได้แก่ รอยเลื่อนระนองและรอยเลื่อนคลองมะรุ่ย (ตามที่ได้แสดงในรูปที่ 2) ขนาดของแผ่นดินไหวใหญ่ที่สุดที่จะเกิดจากทั้งสองรอยเลื่อนคาดว่าจะมีขนาดได้ตั้งแต่ 7.4 ถึง 7.6 เลยทีเดียว (Ornthammarath, T., et.al.) ซึ่งตามมาตรฐานสากลแล้ว แผ่นดินไหวที่มีขนาดใหญ่เช่นนี้ จะมีผลทำให้อาคารที่ตั้งอยู่บริเวณที่ไม่ไกลจากจุดกำเนิดได้รับความเสียหายเป็นอย่างมาก และผลกระทบที่เกิดขึ้นสามารถตรวจพบได้ไกลถึง 400 กิโลเมตร นับจากตำแหน่งศูนย์กลางแผ่นดินไหว จากการศึกษาของกรมทรัพยากรธรณี

เป็นที่น่าสนใจว่า แผ่นดินไหวที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อประเทศไทยไม่ได้จำกัดอยู่แค่เพียงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในประเทศเท่านั้น หากแต่ยังรวมถึงแผ่นดินไหวที่มีจุดกำเนิดจากภายนอกประเทศอีกด้วย จากรูปที่ 1 แสดงให้เห็นว่า แนวของแผ่นดินไหวที่เคยเกิดขึ้นภายนอกและใกล้กับประเทศไทยจะเป็นพื้นที่บริเวณตอนเหนือ และทางซ้ายหรือทางทิศตะวันตกของประเทศ จากสถิติพบว่า การสั่นไหวของแผ่นดินในบริเวณดังกล่าวมีขนาดค่อนข้างใหญ่อยู่บ่อยครั้ง โดยขนาดของแผ่นดินไหวสูงสุดที่เคยวัดได้เมื่อประมาณ 70 ปีที่แล้วมีระดับสูงถึง Ms 7.8⁹ ซึ่งเป็นขนาดแผ่นดินไหวที่ใกล้เคียงกับเหตุการณ์ที่เคยเกิดขึ้นในประเทศเนปาลเมื่อปลายเดือนเมษายนที่ผ่านมา

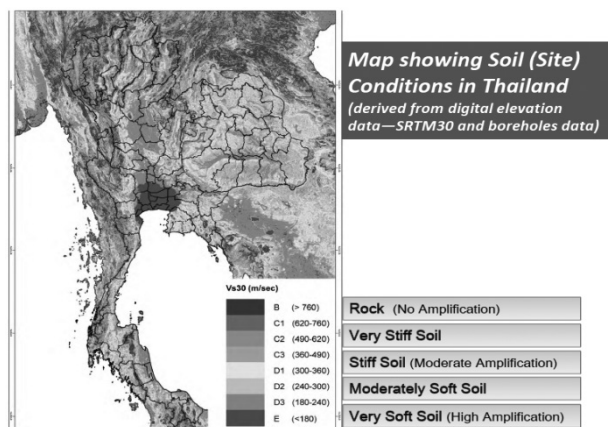
เขตการมุดตัวของแผ่นเปลือกโลก หรือที่เรียกว่า Subduction Zone ที่อยู่ถัดออกไปทางด้านซ้ายของประเทศไทย (ดังแสดงในรูปที่ 4 บริเวณที่กำหนดเป็น SD-A, SD-B และ SD-C) ได้ถูกประเมินจากผู้เชี่ยวชาญแล้วว่ามีโอกาสที่จะเป็นต้นกำเนิดของแผ่นดินไหวขนาดใหญ่ได้ตั้งแต่ 8.1 จนกระทั่งถึง 9.2 (Ornthammarath, T., et.al.) ซึ่งหากเกิดขึ้นจริงดังที่ได้คาดไว้ จะมีผลกระทบต่อประเทศไทย ดังเช่นเหตุการณ์แผ่นดินไหวขนาดระหว่าง 9.1 ถึง 9.3 ที่เคยเกิดขึ้นเมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2547

⁹ Ornthammarath, T. et.al., April 2011, Probabilistic seismic hazard assessment for Thailand, Bulletin of Earthquake Engineering, Volume 9, Issue 2, pp. 367-394



ธรณีพิบัติภัยกับกรุงเทพมหานคร

สำหรับพื้นที่ที่มีประชากรอยู่อย่างหนาแน่นและเป็นเขตเศรษฐกิจที่มีความเจริญมากที่สุดของประเทศ คือ กรุงเทพมหานครและจังหวัดที่ตั้งอยู่โดยรอบ ได้แก่ จังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร¹⁰ ถึงแม้ ณ ปัจจุบันยังไม่มีรายงานใดที่ระบุถึงรอยเลื่อนที่ได้พาดผ่านพื้นที่เหล่านี้ แต่ก็มีรอยเลื่อนที่อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครเพียงแค่ประมาณ 100 กิโลเมตร และกำลังเป็นที่ถกเถียงของเหล่านักธรณีวิทยาถึงการมีพลังของรอยเลื่อนที่เป็นที่รู้จักกันในชื่อของ รอยเลื่อนนครนายก หากรอยเลื่อนดังกล่าวมีพลังจริงดังที่ผู้เชี่ยวชาญหลายท่านได้ตั้งสมมติฐานไว้ การเคลื่อนตัวของรอยเลื่อนนี้ก็จะก่อให้เกิดผลกระทบกับหลายจังหวัดในภาคกลาง โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครที่มีอาคารสูง 12 ถึง 20 ชั้นเป็นจำนวน 789 หลัง และอาคารที่สูงเกิน 20 ชั้นขึ้นไปเป็นจำนวนมากถึง 645 หลัง¹¹



รูปที่ 5: ลักษณะธรณีสัณฐานของประเทศไทย
ที่มา: ศ.ดร. เป็นหนึ่ง วานิชชัย

นอกจากแผ่นดินไหวที่เกิดขึ้นในประเทศจะเป็นภัยคุกคามที่น่าจับตามองแล้ว พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลยังมีความอ่อนไหวต่อเหตุการณ์แผ่นดินไหวจากระยะไกลอีกเช่นกัน เนื่องจากพื้นฐานโครงสร้างทางธรณีวิทยาของเขตเศรษฐกิจที่สำคัญเหล่านี้เป็นชั้นดินอ่อนมาก (ดังแสดงในรูปที่ 5) จากการศึกษาของผู้เชี่ยวชาญแผ่นดินไหวพบว่า ชั้นดินลักษณะนี้จะสามารถขยายแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหวได้มากถึง 3-4 เท่าเมื่อเทียบกับลักษณะดินประเภทอื่น ๆ ตัวอย่างเมืองที่มีประชากรหนาแน่นเกือบ 10 ล้านคน ที่ตั้งอยู่บนชั้นดินลักษณะเช่นเดียวกันนี้คือ Mexico City ผลจากเหตุการณ์แผ่นดินไหวที่มีขนาด 7 ถึง 8 ในปี 2528 และมีจุดกำเนิดห่างจากเมืองไกลกว่า 350 กิโลเมตร ได้ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างมากมายมหาศาล เนื่องจากชั้นดินที่ Mexico City ตั้งอยู่เป็นชั้นดินตะกอน ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับกรณีของกรุงเทพมหานคร

อย่างไรก็ตาม รศ.ดร. สุทธิศักดิ์ ศรีสัมพันธ์ ประธานอนุกรรมการสาขาวิศวกรรมปฐพีวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ได้ให้ความเห็นว่า จริงอยู่ที่ชั้นดินของทั้งสองเมืองเป็นชั้นดินอ่อน แต่เมื่อศึกษาในรายละเอียดพบว่า รูปร่างลักษณะธรณีสัณฐานของแอ่งตะกอนที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาที่กรุงเทพมหานครตั้งอยู่ มีลักษณะเชิงตัวและหนากว่าชั้นดินตะกอนที่พบที่ Mexico City ดังนั้น กรุงเทพมหานครจึงไม่ได้มีความเสี่ยงจากแผ่นดินไหวที่รุนแรงเท่ากับ Mexico City ถึงแม้กระนั้นก็ตาม แผ่นดินไหวระยะไกลคาดว่าจะส่งผลกระทบต่ออาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 6 ชั้นขึ้นไปที่ตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานคร¹²

ผลที่ได้จากการศึกษาล่าสุดของ ศ.ดร. เป็นหนึ่ง วานิชชัย และคณะสอดคล้องกับข้อสรุปที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นที่ว่า แผ่นดินไหวขนาดใหญ่ระยะไกลจะส่งผลกระทบต่ออาคารสูงจำนวนมากที่ตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เนื่องจากลักษณะพื้นที่บริเวณนี้เป็นดินอ่อนที่สามารถขยายความรุนแรงของแผ่นดินไหวได้มากถึง 3 เท่า และเมื่อความถี่ของแผ่นดินไหวตรงกับความถี่ในการโยกตัวของอาคารจนเกิดการสั่นพ้องหรือกำทอนแล้ว ก็จะทำให้อาคารเกิดการโยกตัวอย่างรุนแรงและก่อให้เกิดความเสียหายอย่างมาก ซึ่งอาคารสูงบางหลังอาจเสียหายรุนแรงจนพังถล่มลงมาได้ จากกรณีจำลองเหตุการณ์แผ่นดินไหวระยะไกลที่มีคาบการเกิดซ้ำ 2,500 ปี หรือแต่ละปีมีโอกาสที่จะเกิดแผ่นดินไหวลักษณะเช่นนี้ขึ้นได้ 0.04% (ไม่เกิดขึ้นบ่อย แต่มีขนาดและสร้างผลกระทบที่มีความรุนแรงสูง) จะส่งผลทำให้อาคารสูงในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลพังถล่มได้

¹⁰ พื้นที่เหล่านี้มีประชากรที่ระบุในทะเบียนราษฎรจำนวนประมาณ 1,300 คนต่อตารางกิโลเมตร (เฉลี่ยของทั้งประเทศอยู่ที่ 127 คนต่อตารางกิโลเมตร) และเป็นพื้นที่ที่สร้างรายได้ให้กับประเทศสูงถึง 5.4 ล้านล้านบาทในปี 2556 หรือคิดเป็น 41.8% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศในปี 2556 (GDP ของประเทศไทยในปี 2556 มีค่า 12.9 ล้านล้านบาท) ตามสถิติที่รวบรวมโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

¹¹ ศ.ดร. เป็นหนึ่ง วานิชชัย, “ภัยแผ่นดินไหวในประเทศไทย”, งานสัมมนา Possible Earthquake Scenarios for the Thailand Insurance Market, 29 กันยายน 2557

¹² วิศวกรรมปฐพีกับธรณีภัย, การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 18, 8-10 พฤษภาคม 2556



ตั้งแต่ 4 จนถึง 17 หลัง โดยมูลค่าเฉลี่ยของอาคารมีค่าตั้งแต่ 500 ถึง 1,700 ล้านบาทต่อหลัง และมีจำนวนผู้อยู่อาศัยในอาคารโดยเฉลี่ย 600 ถึง 1,900 คนต่ออาคาร เป็นที่น่าสังเกตว่า หากผลการศึกษาคำนวณรวมไปถึงจำนวนอาคารที่ได้รับความเสียหายเพียงบางส่วน ตลอดจนถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่าง ๆ จำนวนผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บ อีกทั้งมูลค่าความเสียหายที่จะเกิดขึ้นอันเป็นผลมาจากธุรกิจและชีวิตไม่สามารถดำเนินไปได้อย่างปกติแล้ว เชื่อแน่ว่ามูลค่าความเสียหายที่จะเกิดขึ้นน่าจะอยู่ในระดับที่มากมายมหาศาลเลยทีเดียว

บทส่งท้าย

ต้องยอมรับว่าประเทศไทยเราไม่ได้ประสบกับปรากฏการณ์แผ่นดินไหวที่มีความรุนแรงบ่อยครั้งเมื่อเทียบกับหลาย ๆ ประเทศ และการทำความเข้าใจต่อสาธารณชนเกี่ยวกับความรู้ด้านนี้ยังไม่เพียงพอและจริงจัง ดังนั้น เมื่อความพร้อมอย่างไม่เพียงพอที่จะรับมือกับภัยธรรมชาติประเภทนี้แล้ว ความเสียหายที่เกิดขึ้นจึงมีมูลค่าสูงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดร. ธีรพันธ์ได้กรุณาอธิบายเพิ่มเติมว่า สิ่งที่เกิดขึ้นทั้งในและต่างประเทศพอจะเป็นบทเรียนได้เป็นอย่างดี ขอหยิบยกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับประเทศเฮติเพื่อเป็นกรณีตัวอย่างที่แสดงถึงความไม่พร้อมในการรับมือกับเหตุการณ์แผ่นดินไหว แผ่นดินไหวขนาด 7.0 ที่กรุงปอร์โตแปรงซ์ ประเทศเฮติ เมื่อปี 2553 ได้ก่อให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจกับประเทศคิดเป็นมูลค่าระหว่าง US\$ 7.5-8.5 พันล้าน ซึ่งนอกจากมีผู้เสียชีวิตเป็นจำนวนมากแล้ว ผู้รอดชีวิตส่วนใหญ่กลายเป็นผู้ไร้ที่อยู่อาศัย ขาดน้ำ ขาดอาหาร และไม่มีงานทำ เนื่องมาจากว่าโรงงานและอุตสาหกรรมต่าง ๆ ได้รับความเสียหายจนไม่สามารถทำการผลิตได้ ทำให้ประชากรของประเทศต้องพึ่งพิงเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศ และยังต้องใช้เวลามากกว่าที่เศรษฐกิจของเฮติจะสามารถกลับมาสู่สภาพเดิม

แต่กรณีแผ่นดินไหวขนาด 8.8 ที่เกิดขึ้นกับประเทศชิลี เมื่อปี 2553 ถึงแม้จะทำให้เกิดความเสียหายต่ออาคารและระบบสาธารณูปโภค แต่ทว่าผลของการควบคุมมาตรฐานการออกแบบอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่ดี เนื่องมาจากว่าประเทศชิลีนั้นเคยประสบเหตุการณ์แผ่นดินไหวใหญ่มากหลายครั้งทำให้เกิดการเตรียมพร้อมอยู่เป็นทุน จึงทำให้ภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมสามารถฟื้นตัวกลับมาได้เร็วกว่ามาก เนื่องมาจากว่าอาคารที่เกิดการพังถล่มและไม่สามารถใช้การได้นั้นมีจำนวนน้อยกว่ากรณีของเฮติ และมูลค่าความสูญเสียที่เกิดขึ้นเมื่อคิดเป็นสัดส่วนต่อ GDP ของประเทศแล้วก็มีขนาดที่น้อยกว่ากรณีของประเทศเฮติอยู่มาก นอกจากนี้แล้ว จำนวนผู้เสียชีวิตก็มีจำนวนที่น้อยกว่ามากด้วยเช่นกัน

ตารางที่ 1: การเปรียบเทียบเหตุการณ์แผ่นดินไหวในประเทศเฮติและชิลี

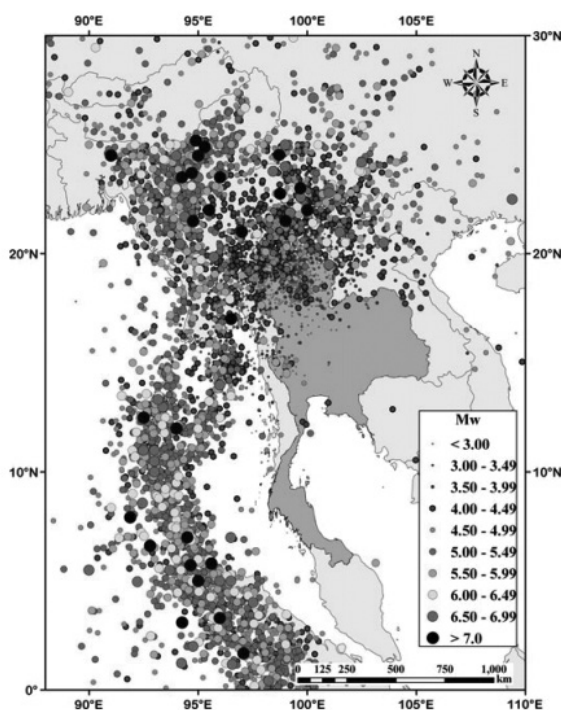
Parameter	Haiti	Chile
Magnitude (Mw)	7.0	8.8
Hyp. Depth (km)	13, onshore	35, offshore
Max. Intensity	X	IX
Tsunamigenic	Yes (local, landslide)	Yes (Pacific-wide)
Largest Aftershock (Mw)	5.9-6.0	6.7-6.9
Total damaged buildings	(PADB) 177000+-313000 (PDNA)	1500000 (IMIA)
Fatalities	92000-225000	521-577
Injuries	310000+	12000+
Homeless	±1850000	±800000
Total Economic Loss	\$7.50-\$8.50 billion US	\$25-30 billion US
As a % of Nominal GDP (PPP)	70.8	11.7
As a % of Nom. GDP	120.6	15.27

สำหรับกรณีของประเทศไทยเอง เหตุการณ์แผ่นดินไหวขนาด 6.3 ที่จังหวัดเชียงราย เมื่อปี 2557 นั้นถือว่าเป็นแผ่นดินไหวขนาดกลางค่อนข้างไปทางเล็ก แต่เป็นแผ่นดินไหวที่ใหญ่ที่สุดที่เคยเกิดขึ้นในประเทศไทย นับตั้งแต่แผ่นดินไหวขนาด 5.9 เมื่อปี 2527 ที่จังหวัดกาญจนบุรี โดยมีจุดศูนย์กลางอยู่ที่กลุ่มรอยเลื่อนเจดีย์สามองค์ และแผ่นดินไหวขนาด 6.5 เมื่อปี 2478 ที่จังหวัดน่าน จากรอยเลื่อนปัว โดยผลกระทบจากเหตุการณ์แผ่นดินไหวเมื่อปี 2557 แตกต่างจากสิ่งที่เคยเกิดขึ้นในอดีตเนื่องจากจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นและการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค



อย่างต่อเนื่อง และได้ขยายตัวเข้าไปในบริเวณพื้นที่เสี่ยงภัยต่อแผ่นดินไหวอย่างไม่รู้เนื้อรู้ตัว การสร้างอาคารและที่พักอาศัยจึงไม่ได้ถูกออกแบบให้มีโครงสร้างที่สามารถรองรับกับการสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหวได้ จากการประเมินของศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงราย เหตุการณ์แผ่นดินไหวครั้งนี้ก่อให้เกิดความเสียหายคิดเป็นมูลค่าสูงถึง 1 พันล้านบาท จริงอยู่ที่ว่ามูลค่าความเสียหายนั้นอาจจะมีมูลค่าเพียงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับขนาดของเศรษฐกิจไทย แต่ความสูญเสียเหล่านี้สามารถลดลงได้หากสิ่งปลูกสร้างนั้นได้มาตรฐานทางวิศวกรรม

จากที่ได้กล่าวมาทั้งหมดพอที่จะสรุปได้ว่า แผ่นดินไหวที่มีขนาดใหญ่สามารถเกิดขึ้นได้ในประเทศไทย แต่เนื่องจากภัยแผ่นดินไหวยังเป็นภัยธรรมชาติเพียงประเภทเดียวที่ยังไม่สามารถทำนายได้อย่างแม่นยำ ถึงแม้วิทยาศาสตร์จะก้าวหน้าไปมากเพียงไร แต่ความรู้ที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่สามารถทำนายได้ว่าแผ่นดินไหวจะเกิดขึ้นเมื่อไหร่ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ มนุษย์เรายังไม่สามารถทำนายเวลา ตำแหน่ง และขนาดของแผ่นดินไหวที่จะเกิดขึ้นได้ อย่างไรก็ตาม ความเข้าใจที่มีอยู่เพียงพอที่จะคาดการณ์ได้ว่า บริเวณใดที่มีความเสี่ยงในการเกิดแผ่นดินไหวและน่าจะเกิดแผ่นดินไหวขนาดประมาณเท่าไรเพียงเท่านั้น



รูปที่ 6: แผ่นดินไหวในอดีตตั้งแต่ ปี 2450 ถึง 2550
ที่มา: Ornthammarath, T., et.al.

รูปที่ 6 แสดงให้เห็นถึงร่องรอยแผ่นดินไหวที่เคยเกิดขึ้นทั้งในและรอบ ๆ ประเทศไทยในช่วงประมาณ 100 ปีที่ผ่านมา จะเห็นได้ว่าแผ่นดินไหวที่เคยเกิดขึ้นในประเทศไทยส่วนใหญ่จะพบแถวบริเวณทางภาคเหนือและภาคตะวันตก ส่วนแผ่นดินไหวที่เกิดขึ้นนอกประเทศในอดีตที่ผ่านมา นั้น โดยมากจะกระจุกตัวอยู่บริเวณ Subduction Zone (ดังที่ได้แสดงในรูปที่ 1 และ 6)

กรณีพิบัติภัยแผ่นดินไหวที่เกิดขึ้นที่ประเทศเนปาลเมื่อวันที่ 25 เมษายนที่ผ่านมา ดร. ชีรพันธ์ได้ให้ความเห็นว่า เป็นผลมาจากการที่แผ่นพื้นทวีปอินเดียเคลื่อนตัวไปทางเหนือเข้าหาแผ่นเปลือกโลกใต้ที่เบตด้วยความเร็วประมาณ 4-5 ซม. ต่อปี และได้ปลดปล่อยพลังงานที่ถูกสะสมไว้เป็นเวลานานออกมาในรูปของแผ่นดินไหวขนาด 7.9 โดยมีจุดกำเนิดอยู่ใต้ผิวดินเพียงแค่ 15 กิโลเมตรเท่านั้น แผ่นดินไหวขนาดใหญ่เช่นนี้มิได้เป็นสิ่งที่เกินคาดของนักวิทยาศาสตร์แต่อย่างไร จากประวัติของแผ่นดินไหวในแนวเทือกเขาหิมาลัยนั้นแสดงให้เห็นว่า ตำแหน่งของแผ่นดินไหวครั้งนี้อยู่ในบริเวณเดียวกันกับแผ่นดินไหวที่ได้เคยเกิดขึ้นในปี ค.ศ. 1833 ที่มีขนาด 7.4 เสมือนว่าเป็นเหตุการณ์ที่เกิดซ้ำรอยเดิมเมื่อ 182 ปีที่แล้ว เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นครั้งนี้ไม่น่าที่จะมีผลกระทบใดต่อประเทศไทย เนื่องจากยังขาดหลักฐานทางวิชาการที่สามารถบ่งชี้ได้ว่าแผ่นดินไหวขนาดใหญ่จะทำให้เกิดแผ่นดินไหวในอีกพื้นที่หนึ่งที่ห่างกันมากถึง 1,000 กิโลเมตรได้¹³ แต่เป็นไปได้หากพื้นที่ทั้งสองอยู่ใกล้ในระยะ 100 กิโลเมตร

ดร. ชีรพันธ์ได้กล่าวทิ้งท้ายไว้ว่า หากแม้การทำนายแผ่นดินไหวจะเป็นไปได้อย่างแม่นยำ แต่มนุษย์ก็ไม่สามารถย้ายบ้าน โรงงาน โรงเรียน สถานีไฟฟ้า เขื่อน หรือสิ่งปลูกสร้างที่สำคัญต่าง ๆ หรือย้ายเมืองไปไหนได้ ดังนั้น การเตรียมพร้อมเพื่อรับมือภัยแผ่นดินไหวโดยการสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างให้แข็งแรงจึงเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อให้เกิดความเสียหายน้อยที่สุดและสามารถกลับมาใช้อาคารได้ในระยะเวลาอันสั้นภายหลังเหตุการณ์แผ่นดินไหว

¹³ กรุงเทพมหานครห่างจากกรุงเทพมหานครโดยประมาณ 2,000 กิโลเมตร



กว่าจะมาเป็นแอคชูว์รี

โดย พิเชฐ เจริญณิทธิสิน (ทอมมี่ แอคชูว์รี) FSA, FIA, FSAT, FRM

อาชีพที่มีเกียรตินั้นคงจะไม่พ้นอาชีพหมอหรือทนายความ ซึ่งต้องผ่านการศึกษา ฝึกฝน และสั่งสมประสบการณ์มานานนับปี จึงจะเป็นที่ยอมรับและขึ้นสู่สังเวียนของความเป็นมืออาชีพได้ แต่ยังมีอีกหนึ่งวิชาชีพที่คนไทยยังไม่รู้จักและเป็นที่ขาดแคลนกันในหลายประเทศ ซึ่งนับวันก็ยิ่งทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น จนในปัจจุบันนี้ได้กลายเป็นอาชีพที่ติดอันดับยอดนิยม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งนั่นก็คืออาชีพ “แอคชูว์รี” หรือ “นักคณิตศาสตร์ประกันภัย”

อาชีพนี้ต้องผ่านการอ่านหนังสืออย่างตราตรึงและสอบมาราธอนกันยาวนานจนได้ “ผมร่วงหรือรอยคล้ำใต้ตา” มาเป็นเครื่องหมายการค้า โดยการจะสอบเป็น “แอคชูว์รี” หรือ “นักคณิตศาสตร์ประกันภัย” ที่ได้รับการบรรจุ (รับรองระดับสากล) นั้นจะมีอัตราการผ่านที่ยากเทียบเท่ากับการสอบเป็นผู้พิพากษาหรืออัยการกันเลยทีเดียว

สังเกตได้ว่าคนที่สามารถจะเลือกเรียนเป็นหมอหรือวิศวกรในต่างประเทศนั้น จะหันไปเลือกเรียนเป็นแอคชูว์รีเสียส่วนใหญ่ และมีอยู่บ่อยครั้งที่จะเห็นวิศวกร นักบัญชี นักเศรษฐศาสตร์ หรือแม้กระทั่งทนายความที่หันเหชีวิตมาเลือกเส้นทางของการเป็น “แอคชูว์รี”

“

แอคชูว์รีจะทำการวิเคราะห์หาค่าดี ประเมินสถานการณ์ในปัจจุบัน และหาทางจำลองเหตุการณ์ในอนาคต

”

โดยสรุปแล้ว “แอคชูว์รี” เป็นผู้ตั้งราคาความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต ทำให้บางครั้งถูกเรียกว่าเป็นนักวิศวกรการเงิน หรือนักคณิตศาสตร์ประกันภัย เพราะความสามารถทางการวิเคราะห์ที่ช่วยให้สามารถแก้ปัญหาทางธุรกิจและสังคมที่นับวันจะยิ่งมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะธุรกิจประกันภัย

อาชีพ “แอคชูว์รี” หรือ “นักคณิตศาสตร์ประกันภัย” จึงต้องบังคับให้มีการสอบเทียบวุฒิเพื่อยกระดับความสามารถของตัวเองสู่ความเป็นมืออาชีพให้ได้อย่างหมอหรือทนายความ การสอบแต่ละขั้นจึงเป็นไปด้วยความยากลำบาก เพราะข้อสอบเป็นภาษาอังกฤษและสอบพร้อมกันทั่วโลกเพื่อที่จะคัดหัวกะทิในแต่ละรุ่นออกมา

โดยแรกเริ่มนั้น ผมได้ทำงานเป็นวิศวกรในโรงงานมาก่อน โดยงานหลักก็คือการพัฒนากระบวนการผลิตให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ต่อมาจึงได้ผันเปลี่ยนตัวเองจากวิศวกรเด็กน้อยมาเป็น “แอคชูว์รี” หรือ “นักคณิตศาสตร์ประกันภัย” ซึ่งในขณะนั้นยังเป็นอาชีพที่ถูกเก็บเป็นความลับสำหรับคนไทยอยู่ พอรู้จักอาชีพนี้เมื่อปี พ.ศ. 2543 เขาก็เลยมุ่งมั่นทุ่มเทเพื่อจะเป็น “แอคชูว์รี” ให้ได้ โดยทำงานไปด้วย แล้วก็สอบวัดระดับเอาคุณวุฒิทางด้านแอคชูว์รีไปด้วย จนได้คุณวุฒิเฟลโล่เมื่อปี พ.ศ. 2548 ซึ่งต้องขอขอบคุณบริษัทในสมัยนั้นที่ส่งเสียค่าสมัครสอบ ค่าหนังสือ รวมไปถึงให้วันหยุดไปอ่านหนังสืออีกด้วย แต่สิ่งที่น่าสนใจยิ่งไปกว่านั้นก็คือวิชาที่สอบผ่านนั้นจะทำให้เราได้รับมอบหมายงานชิ้นใหม่ที่ท้าทายขึ้น เหมือนการโดนเลเวลอัพขึ้นมาทันที

และถ้าไม่นับข้อเสียที่ต้องทำให้ผมร่วงหรือมีรอยตีนกาแล้ว ก็เห็นว่าข้อดีของเส้นทางสายอาชีพนี้คือการได้เรียนรู้อยู่ตลอดเวลา การได้แข่งขันกับตัวเอง มีความภูมิใจในงาน และสามารถทำประโยชน์ให้กับเรื่องของสวัสดิการในสังคมได้

ขณะนี้จำนวนของแอคชูว์รีที่สอบผ่านได้คุณวุฒิสองถึงระดับเฟลโล่ที่เป็นคนไทยและยังกระจายอยู่ทั่วโลกนั้นมีเพียง 20 กว่าคนเท่านั้น

ถ้าจะให้กล่าวอย่างสั้น ๆ สำหรับความหมายของแอคชูว์รีก็คือนักจำลองความเสี่ยงทางการเงินที่วิเคราะห์เรื่องที่ไม่แน่นอนให้ดูแน่นอนโดยเอาข้อมูลและตัวเลขมายืนยันกันให้ทุกฝ่ายเข้าใจ แอคชูว์รียังต้องใช้ทักษะความรู้ด้านการเงินและการบริหารความเสี่ยงบวกกับความรู้เชิงธุรกิจ เพื่อช่วยให้เกิดการบริหารและการตัดสินใจที่มีประสิทธิภาพ (Actuaries Enable More Informed Decision) อีกด้วย



วิธีประกันภัย รับโล่คุ้มภัยรับเรื่องร้องเรียนและแก้ไขปัญหให้กับผู้บริโภคเดือน ปี 58

หม่อมหลวงปนัดดา ดิศกุล รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี มอบโล่ประกาศเกียรติคุณให้กับ นางสาวกานดา วัฒนายิ่งสมสุข ผู้จัดการฝ่ายสื่อสารองค์กร บริษัท วิธีประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในฐานะที่บริษัทได้รับการคัดเลือกให้ได้รับรางวัล “ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนและแก้ไขปัญหาให้กับผู้บริโภคดีเด่น ประจำปี 2558” ภายใต้โครงการพัฒนาศักยภาพศูนย์รับเรื่องและแก้ไขปัญหาให้กับผู้บริโภค (Call Center) ของสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) และสถาบันรับรองมาตรฐานไอเอสโอ (สรอ.) ณ โรงแรมเจ้าพระยาปาร์ก

สินมั่นคงประกันภัย จัดกิจกรรม “สินมั่นคงมีนิมิตารอน ครั้งที่ 2”

บริษัท สินมั่นคงประกันภัย จำกัด (มหาชน) โดยสำนักงานภาคเหนือ จัดกิจกรรมเดิน-วิ่งเพื่อสุขภาพและการกุศล “สินมั่นคงมีนิมิตารอน ครั้งที่ 2” โดยได้รับเกียรติจากนายฐิติศักดิ์ กันเขตต์ นายอำเภอเขาค้อ เป็นประธานในพิธีเปิดการแข่งขัน โดยมีนายประยัด จิตะธรรมกุล รองกรรมการผู้จัดการสายธุรกิจ & บริหารภาค และ Non Motor ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทฯ เข้าร่วมกิจกรรมเดิน-วิ่งในครั้งนี้ด้วย ซึ่งมีผู้สนใจเข้าร่วมแข่งขันวิ่งมีนิมิตารอน ระยะทาง 10.5 กิโลเมตร และเดิน-วิ่ง ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร กว่า 500 คน โดยรายได้ทั้งหมดหลังหักค่าใช้จ่ายจะนำไปมอบให้กับโรงเรียนบ้านรวมทรัพย์ ตำบลภูน้ำหยด อำเภอวิเชียรบุรี จังหวัดเพชรบูรณ์ ที่ประสบเหตุจากภัยธรรมชาติเพื่อใช้เป็นทุนในการทำนุบำรุงโรงเรียนและช่วยเหลือนักเรียนที่ขาดแคลนต่อไป ณ อำเภอเขาค้อ จังหวัดเพชรบูรณ์

ทิพยประกันภัย “ปันน้ำใจให้น้องเฉลิมพระเกียรติ” ครั้งที่ 66

นางวิชุดา ไตรธรรม ผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสารองค์กรและ CSR บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน) นำหน่วยหนุมาณทิพยจิตอาสา จัดโครงการ “ปันน้ำใจให้น้องเฉลิมพระเกียรติ” ครั้งที่ 66 ถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ โดยมอบทุนการศึกษาและอุปกรณ์กีฬา รวมทั้งสื่อการเรียนการสอน ณ โรงเรียนชุมชนวัดสุเมธ อำเภอมหาราช จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

บริษัทกลางฯ ร่วมงาน “มหกรรมเมืองสุขภาพดี วิถีชุมชน”

นายณพล สันติภรณ์ กรรมการผู้จัดการ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นผู้แทนรับมอบเกียรติบัตรแสดงความขอบคุณจาก พลเอกวิลาศ อรุณศรี เลขาธิการนายกรัฐมนตรี ในพิธีปิดงาน “มหกรรมเมืองสุขภาพดี วิถีชุมชน” ของกระทรวงสาธารณสุข ซึ่งบริษัทกลางฯ ร่วมจัดกิจกรรมให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนและรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ณ ริมคลองผดุงกรุงเกษม ช้างทำเนียบรัฐบาล

ฟอลคอนประกันภัย ส่งทีมนักปั่นร่วมกิจกรรม “BIKE FOR MOM ปั่นเพื่อแม่”

บริษัท ฟอลคอนประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้ออกแบบพัฒนาผลิตภัณฑ์ประกันภัยจักรยานเป็นรายแรกของประเทศไทย ภายใต้ชื่อ “iBike ประกันความสุขของนักปั่น” ส่งทีมนักปั่นของบริษัทฯ เข้าร่วมปั่นในกิจกรรม “BIKE FOR MOM ปั่นเพื่อแม่” เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2558 เพื่อร่วมเทิดพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ เนื่องในโอกาสสมหามงคลพระชนมายุ 83 พรรษา พร้อมกันนี้ บริษัทฯ ได้เตรียมพร้อมการให้บริการสินไหมเพื่อรับมือกับอุบัติเหตุที่ไม่คาดคิดในวันดังกล่าว เพื่อความสะดวกแก่ผู้เอาประกันภัย iBike ในการแจ้งเคลมตลอด 24 ชั่วโมง

กรุงเทพประกันภัย มอบทุนการศึกษา ประจำปี 2558

นายชัย โสภณพนิช ประธานกรรมการและประธานคณะผู้บริหาร บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในฐานะประธานมูลนิธิกรุงเทพประกันภัย มอบทุนการศึกษาในระดับอุดมศึกษา ประจำปี 2558 รุ่นที่ 22 จำนวน 29 ทุน แก่นักเรียนที่ขาดแคลนทุนทรัพย์ โดยทุนการศึกษาดังกล่าวรวมถึงค่าเล่าเรียน ค่าที่พัก ค่าอาหาร และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่จำเป็นซึ่งเป็นทุนให้เปล่า โดยบริษัทฯ จะสนับสนุนทุนการศึกษาต่อเนื่องจนกว่าจะสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี ซึ่งที่ผ่านมามีนักเรียนรับทุนการศึกษาไปแล้วทั้งสิ้น 120 คน เป็นเงินทุนการศึกษาทั้งสิ้น 75,000,000 บาท ณ วัดดอยธรรมเจดีย์ จังหวัดสกลนคร



วารสารฉบับนี้ได้รวบรวมประกาศที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันวินาศภัย ในช่วงเดือนกรกฎาคม-กันยายน 2558
นำเสนอให้ผู้อ่านได้รับทราบ ดังนี้

ประกาศนายทะเบียน

ประกาศนายทะเบียน ลงวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2558 เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการจัดทำรายงานการดำรงเงินกองทุนของบริษัทประกันวินาศภัย (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2558

ให้ยกเลิกความในข้อ 5 (3) แห่งประกาศนายทะเบียน เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการจัดทำรายงานการดำรงเงินกองทุนของบริษัทประกันวินาศภัย พ.ศ. 2554 ลงวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2554 และให้บริษัทใช้แบบรายการ ดังต่อไปนี้

- (ก) รายงานการดำรงเงินกองทุนประจำปี ให้ใช้แบบรายการตามเอกสารแนบ 1 แบบท้ายประกาศ
- (ข) รายงานการดำรงเงินกองทุนรายไตรมาส ให้ใช้แบบรายการตามเอกสารแนบ 2 แบบท้ายประกาศ
- (ค) รายงานการดำรงเงินกองทุนรายเดือน ให้ใช้แบบรายการตามเอกสารแนบ 3 แบบท้ายประกาศ

ประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

ประกาศสำนักงาน คปภ. ลงวันที่ 6 สิงหาคม 2558 เรื่อง การพิจารณาค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์จากการประกันภัยต่อกรณีภาวะอุทกภัยปี พ.ศ. 2554 พ.ศ. 2558

- บริษัทต้องจัดทำนโยบายและมาตรการในการติดตามค่าสินไหมทดแทนน้ำท่วมที่บริษัทมีสิทธิได้รับคืนจากบริษัทประกันภัยต่อตามสัญญาประกันภัยต่อเป็นลายลักษณ์อักษร และได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งครอบคลุมเหตุผลและความจำเป็นในการด้อยค่าสินทรัพย์จากการประกันภัยต่อโดยพิจารณาถึงความสามารถในการชำระค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัยต่อ ขั้นตอน วิธีการและความถี่ในการติดตามค่าสินไหมทดแทนน้ำท่วม

บริษัทต้องพร้อมให้สำนักงานตรวจสอบนโยบายและมาตรการตามวรรคหนึ่ง เมื่อสำนักงานร้องขอ ทั้งนี้ ในกรณีที่สำนักงานเห็นสมควรสำนักงานอาจให้บริษัทแก้ไข เพิ่มเติมนโยบายและมาตรการดังกล่าวได้

- การด้อยค่าสินทรัพย์จากการประกันภัยต่อต้องเป็นหนี้ลักษณะใดลักษณะหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(1) บริษัททำสัญญาประนีประนอมค่าสินไหมทดแทนน้ำท่วมกับบริษัทประกันภัยต่อเป็นลายลักษณ์อักษร โดยบริษัทต้องมีหลักฐานแสดงถึงจำนวนมูลหนี้ค่าสินไหมทดแทนน้ำท่วมตามสัญญาประกันภัยต่อและจำนวนหนี้ค่าสินไหมทดแทนน้ำท่วมที่ประนีประนอมได้

(2) บริษัทใช้สิทธิทางศาลหรือกระทำการอย่างใดซึ่งถือได้ว่าการมอบข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการพิจารณาในประเทศไทย ประเทศมาเลเซีย หรือประเทศสิงคโปร์ ในมูลหนี้ค่าสินไหมทดแทนน้ำท่วมที่มีจำนวนแน่นอน

(3) บริษัทใช้สิทธิทางศาลหรือกระทำการอย่างใดซึ่งถือได้ว่าการมอบข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการพิจารณาในประเทศไทย ประเทศมาเลเซีย หรือประเทศสิงคโปร์ ในมูลหนี้ค่าสินไหมทดแทนน้ำท่วมที่มีจำนวนไม่แน่นอน ให้บริษัทด้อยค่าสินทรัพย์จากการประกันภัยต่อในจำนวนรวมเท่ากับมูลหนี้ที่บริษัทได้ใช้สิทธิทางศาลหรือกระทำการอย่างใดซึ่งถือได้ว่าการมอบข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการพิจารณา ตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงาน คปภ. ประกาศ

- กรณีที่บริษัทได้รับชำระค่าสินไหมทดแทนน้ำท่วมจากบริษัทประกันภัยต่อภายหลังจากได้ด้อยค่าสินทรัพย์จากการประกันภัยต่อ ให้บริษัทนำค่าสินไหมทดแทนน้ำท่วมที่ได้มารู้เป็นรายได้ทั้งจำนวนในรอบบัญชีที่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนน้ำท่วม

- ให้บริษัทจัดทำรายงานการพิจารณาต่อค่าสินทรัพย์จากการประกันภัยต่อตามแบบที่แนบท้ายประกาศ และนำเสนอพร้อมงบการเงินที่บริษัทต้องจัดทำแก่สำนักงานตามมาตรา 47 (2)

ประกาศสำนักงาน คปภ. ลงวันที่ 3 กันยายน 2558 เรื่อง แนวปฏิบัติการขอรับความเห็นชอบการถือตราสารทุนเพื่อการร่วมทุนในธุรกิจประกันภัยต่างประเทศของบริษัทประกันชีวิตและบริษัทประกันวินาศภัย

1. คุณสมบัติของบริษัท

1.1 มีฐานะการเงินและการดำเนินงานอยู่ในเกณฑ์ดี โดยมีอัตราส่วนความเพียงพอของเงินกองทุน ติดต่อกัน 4 ไตรมาสล่าสุด ไม่ต่ำกว่าอัตราที่นายทะเบียนอาจกำหนดมาตรการที่จำเป็นในการกำกับดูแลสถานะการเงินของบริษัท

1.2 มีเงินกองทุนส่วนเกินเพียงพอรองรับการถือตราสารทุนเพื่อการร่วมทุนในธุรกิจประกันภัยต่างประเทศ

1.3 มีอัตราส่วนสินทรัพย์ลงทุนต่อเงินสำรองประกันภัย ก่อนและหลังถือตราสารทุน ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 100 (บริษัทประกันชีวิต) หรือมีอัตราส่วนสภาพคล่อง ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 100 (บริษัทประกันวินาศภัย)



1.4 บริษัทต้องแสดงให้เห็นถึงความพร้อมของระบบงาน บุคลากร การบริหารจัดการ การบริหารความเสี่ยง ข้อมูล ขอบข่ายงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศไทยและประเทศที่นิติบุคคลดังกล่าวจัดตั้ง

1.5 บริษัทต้องมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง กฎหมาย รวมถึงกฎหมายและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจประกันชีวิต หรือธุรกิจประกันวินาศภัย (แล้วแต่กรณี) และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งหรือการเข้าร่วมทุนในธุรกิจประกันภัยต่างประเทศ

2. การขอรับความเห็นชอบ

2.1 บริษัทต้องจัดทำนโยบายการประกอบธุรกิจอื่น ที่ครอบคลุมถึงการถือตราสารทุนเพื่อการร่วมทุนในธุรกิจประกันภัยต่างประเทศที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท พร้อมทั้งจัดส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่อนุมัติให้ซื้อตราสารทุนดังกล่าว

2.2 นิติบุคคลที่บริษัทจะเข้าร่วมทุน ต้องมีลักษณะการประกอบธุรกิจที่สอดคล้องกับแนวนโยบายการประกอบธุรกิจอื่นของบริษัท ไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญ หรือก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัท พร้อมทั้งจัดส่งรายละเอียดเกี่ยวกับนิติบุคคลดังกล่าวโดยอย่างน้อยต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับ

- (1) ลักษณะและขอบเขตการประกอบธุรกิจ
- (2) โครงสร้างผู้ถือหุ้น และโครงสร้างผู้บริหารของนิติบุคคล ในปัจจุบันและภายหลังการเข้าร่วมทุน
- (3) แผนการดำเนินธุรกิจและกรอบระยะเวลาดำเนินการ
- (4) ประมาณการผลการดำเนินงานของนิติบุคคลระยะเวลา 5 ปี หรือจนถึงจุดคุ้มทุน
- (5) ผลการดำเนินการที่ผ่านมา และงบการเงินล่าสุดของนิติบุคคลที่ได้รับการตรวจสอบหรือสอบทานจากผู้สอบบัญชี

2.3 รายละเอียดแสดงความพร้อมของบริษัท เกี่ยวกับระบบงาน บุคลากร ระบบบริหารจัดการ ระบบการบริหารความเสี่ยง รวมถึงกระบวนการติดตามและควบคุมดูแลการดำเนินงานของนิติบุคคลนั้น

2.4 รายงานการศึกษาสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคม การเมือง กฎหมายรวมถึงกฎหมายหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจประกันภัย และข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดตั้งหรือการเข้าร่วมทุนในธุรกิจประกันภัยในประเทศนั้นๆ การวิเคราะห์โอกาส ข้อจำกัด ประโยชน์ที่ได้รับความเสี่ยงและผลกระทบที่อาจส่งผลต่อการดำเนินงานของบริษัท

2.5 บริษัทต้องระบุแนวทาง วิธีการ และสมมติฐานที่จะใช้ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของตราสารทุนดังกล่าว

3. การกำกับดูแล

3.1 กรณีนิติบุคคลที่จัดตั้งใหม่ หรืออยู่ระหว่างดำเนินการขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันภัย เมื่อได้รับใบอนุญาตแล้ว ให้แจ้งสำนักงาน คปภ. ทราบ พร้อมทั้งเอกสารหลักฐานภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ดำเนินการแล้วเสร็จ

3.2 บริษัทต้องดำเนินการตามนโยบาย กลยุทธ์ และแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ ตลอดจนติดตามฐานะและการดำเนินงานของนิติบุคคลดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ และรายงานให้ สำนักงาน คปภ. ทราบอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง และหากเกิดการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ที่กระทบต่อฐานะการเงินและการดำเนินการของนิติบุคคลอย่างมีนัยสำคัญ ให้รายงานให้สำนักงาน คปภ. ทราบโดยเร็ว

3.3 บริษัทต้องจัดทำระบบบัญชี รายงาน ระบบการจัดเก็บข้อมูล หรือเอกสารหลักฐานเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของนิติบุคคลนั้น ให้ถูกต้อง ครบถ้วน ปลอดภัย และเพียงพอสามารถตรวจสอบได้ หรือจัดส่งให้สำนักงาน คปภ. เมื่อร้องขอ

3.4 บริษัทต้องจัดให้มีระบบการควบคุมและตรวจสอบให้มั่นใจว่าความเสี่ยงของนิติบุคคลนั้นจะไม่โอน และส่งผลกระทบต่อบริษัท

3.5 บริษัทต้องจัดทำงบการเงิน ตามมาตรฐานการบัญชีและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้กรณีนิติบุคคลดังกล่าวมีสถานะเป็นบริษัทย่อย บริษัทต้องจัดทำงบการเงินรวมด้วย

3.6 บริษัทต้องแจ้งหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่หน่วยงานกำกับในต่างประเทศ กำหนดให้นิติบุคคลนั้นต้องปฏิบัติให้นายทะเบียนทราบ และทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลง ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่รับแจ้งหรือวันที่ได้ปฏิบัติตามที่หน่วยงานกำกับในต่างประเทศแจ้งให้ดำเนินการ

3.7 กรณีนิติบุคคลดังกล่าวมีสถานะเป็นบริษัทย่อยของบริษัท เมื่อหน่วยงานกำกับของประเทศที่จัดตั้งเข้าตรวจสอบนิติบุคคลนั้น ให้บริษัทแจ้งผลการตรวจสอบต่อสำนักงาน คปภ. ภายใน 30 วันนับแต่วันที่ทราบผลการตรวจสอบ

3.8 นายทะเบียนอาจเพิ่มเติม หรือเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์ หรือเงื่อนไขที่กำหนดให้บริษัทปฏิบัติตามที่เห็นสมควร

3.9 กรณีที่บริษัทไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ หรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ หรือกระทำการใดอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการประกันชีวิต หรือ กฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัย (แล้วแต่กรณี) หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง นายทะเบียนอาจทบทวนการให้ความเห็นชอบให้บริษัทถือตราสารทุนเพื่อการร่วมทุนในธุรกิจประกันภัยในต่างประเทศได้

รายละเอียดประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

ท่านสามารถ Download ได้จากเว็บไซต์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (www.oic.or.th)



คำพิพากษาศาลฎีกาที่	3214/2552
โจทก์	บริษัท อ.ประกันภัย จำกัด (มหาชน)
จำเลย	บริษัท เพดเดอร์ล เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด กับพวก
แพ่ง	รับช่วงสิทธิ ผู้รับประกันภัยรับช่วงสิทธิ (มาตรา 227, 880)

ฎีกาย่อ

โจทก์ฟ้องขอให้บังคับจำเลยทั้งสองร่วมกันชำระเงิน 166,651.97 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินจำนวน 156,884.17 บาท (ที่ถูก 156,884.31 บาท) นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์

จำเลยทั้งสองให้การ ขอให้ยกฟ้อง

ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษาให้จำเลยทั้งสองร่วมกันชำระเงิน 500 ดอลลาร์สหรัฐ พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปีของต้นเงินดังกล่าวนับแต่วันที่ 7 มิถุนายน 2547 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ หากชำระเป็นเงินไทยให้คิดตามอัตราแลกเปลี่ยนของประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย ณ สถานที่ และเวลาที่ชำระเงิน กับให้จำเลยทั้งสองใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์ โดยกำหนดค่าทนายความให้ 3,000 บาท

โจทก์อุทธรณ์ต่อศาลฎีกา โดยผู้พิพากษาซึ่งนั่งพิจารณาคดีในศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางได้รับรองว่ามีเหตุอันควรอุทธรณ์ในปัญหาข้อเท็จจริงได้

ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศวินิจฉัยว่า “...พิเคราะห์แล้ว ข้อเท็จจริงในเบื้องต้นตามที่โจทก์และจำเลยทั้งสองไม่ได้เถียงกันรับฟังได้ว่า เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2547 บริษัท วัฒนาเจ็มส์ จำกัด ว่าจ้างจำเลยทั้งสองขนส่งสินค้าประเภทเครื่องประดับ จำนวน 1 หีบห่อ ราคารวม 6,200 ดอลลาร์สหรัฐ ทางอากาศเพื่อส่งให้กับ อี.แอล.ที. โดมอนต์ อินค์ โจลี่ ดีไซน์ส์ ผู้ซื้อที่ประเทศสหรัฐอเมริกาโดยจำเลยที่ 1 ในฐานะตัวแทนทำสัญญารับขนทางอากาศในราชอาณาจักรของจำเลยที่ 2 ได้ออกใบรับขนทางอากาศให้แก่ผู้ส่งการขนส่งสินค้าทางอากาศดังกล่าว บริษัท วัฒนาเจ็มส์ จำกัด ผู้ส่งทำประกันภัยสินค้าไว้กับโจทก์ เมื่อสินค้าถึงผู้รับปลายทางปรากฏว่าสินค้าสูญหายไปรวม 7 รายการ คิดเป็นมูลค่ารวม 3,636 ดอลลาร์สหรัฐ บริษัท วัฒนาเจ็มส์ จำกัด จึงเรียกร้องให้จำเลยทั้งสองชดเชยค่าเสียหาย จำเลยทั้งสองยอมรับผิดชดเชยเป็นเงิน 500 ดอลลาร์สหรัฐ

บริษัท วัฒนาเจ็มส์ จำกัด เห็นว่า สินค้าที่สูญหายมีมูลค่าสูงกว่า จึงปฏิเสธและเรียกร้องให้โจทก์จ่ายค่าสินไหมทดแทน โจทก์ได้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่บริษัท วัฒนาเจ็มส์ จำกัด ผู้เอาประกันภัยไปแล้วเป็นเงิน 3,996.0 ดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นเงินไทย 156,884.31 บาท จึงเข้ารับช่วงสิทธิมาฟ้องเรียกค่าเสียหายจำนวนดังกล่าวจากจำเลยทั้งสอง ซึ่งเป็นผู้ขนส่งตามหนังสือเรียกร้อง ใบรับช่วงสิทธิ และสำเนาภาพถ่ายเช็คมีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของโจทก์ว่า ข้อจำกัดความรับผิดของจำเลยทั้งสองที่ว่าในกรณีที่ถูกส่งได้สำแดงมูลค่าสินค้าเพื่อการขนส่งไว้ในใบรับขนทางอากาศ จำเลยทั้งสองจะรับผิดชอบชดเชยตามมูลค่าสินค้าที่สำแดงไว้แต่ไม่เกินจำนวน 500 ดอลลาร์สหรัฐ มีผลใช้บังคับได้หรือไม่ กรณีประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 บัญญัติว่า “ใบรับ ใบตราส่งหรือเอกสารอื่นๆ ทำนองนั้นก็ตั้งซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งประการใด ท่านว่าความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเช่นนั้น” ซึ่งปัญหาว่าบริษัท วัฒนาเจ็มส์ จำกัด ผู้ส่งได้ตกลงด้วยชัดแจ้งในการจำกัดความรับผิดหรือไม่ นั้น ...เห็นว่า บริษัท วัฒนาเจ็มส์ จำกัด ใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศกับจำเลยทั้งสองมานาน มีการว่าจ้างขนส่งสินค้าสม่ำเสมอเป็นประจำทุกเดือน เดือนละหลายครั้ง จนกระทั่งมีบัญชีประจำกับจำเลยที่ 1 และนอกจากจำเลยทั้งสองแล้ว บริษัท วัฒนาเจ็มส์ จำกัด ยังเคยใช้บริการของบริษัทอื่นที่รับขนส่งสินค้าที่มีมูลค่าสูงโดยเฉพาะเชื่อว่าบริษัท วัฒนาเจ็มส์ จำกัด ทราบถึงความแตกต่างของเงื่อนไขการขนส่งสินค้าและอัตราค่าบริการของบริษัทผู้ประกอบการรับขนส่งสินค้าทางอากาศแต่ละบริษัทเป็นอย่างดี เพราะค่าบริการขนส่งสินค้าไปยังต่างประเทศย่อมจัดว่าเป็นค่าใช้จ่ายประจำของบริษัทที่ประกอบกิจการส่งสินค้าออกจำหน่ายในต่างประเทศ และจัดว่าเป็นต้นทุนรายจ่ายหลักของบริษัทอย่างหนึ่ง จึงจำเป็นอยู่เองที่บริษัทผู้ส่งจะต้องเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าที่เหมาะสมเพื่อลดต้นทุนค่าใช้จ่าย และการที่บริษัท วัฒนาเจ็มส์ จำกัด ผู้ส่งระบุข้อความในช่องรายการมูลค่าสินค้าเพื่อการขนส่งไว้ 500 ดอลลาร์สหรัฐ โดยไม่แจ้งราคามูลค่าสินค้าตามจริงก็เพราะทราบถึงข้อจำกัดความรับผิดตามเงื่อนไขการขนส่งของจำเลยทั้งสองเป็นอย่างดี เท่ากับเป็นกรณีที่บริษัท วัฒนาเจ็มส์ จำกัด ผู้ส่งเลือกที่จะยอมรับข้อ



จำกัดความรับผิดชอบด้านหลังใบรับขนทางอากาศแผ่นที่ 1 และตามเงื่อนไข การขนส่งของจำเลยทั้งสองนั่นเอง โดยทราบดีว่าหากสินค้าสูญหาย จะได้รับชดใช้เท่าใด ทั้งหากบริษัท วัฒนาเจ็มส์ จำกัด ผู้ส่งคาดหมายว่า หากเกิดกรณีสินค้าสูญหายจะได้รับชดใช้เต็มตามมูลค่าของสินค้า ก็ไม่มีความจำเป็นอันใดที่จะต้องทำประกันภัยสินค้าไว้กับโจทก์อีก นอกจากนี้ การที่บริษัท วัฒนาเจ็มส์ จำกัด ผู้ส่งระบุมูลค่าสินค้าในช่องมูลค่า สินค้าเพื่อการขนส่งกับช่องมูลค่าสินค้าเพื่อพิธีการศุลกากรแตกต่างกัน ก็คงเป็นเพราะทราบว่าค่าสำแดงจำนวนมูลค่าสินค้าในแต่ละช่อง รายการจะมีผลต่อเรื่องใด ตลอดจนทราบถึงข้อจำกัดความรับผิดชอบของ ขนส่งดังกล่าว เชื่อได้ว่านางสาวพรเพ็ญพนักงานประจำแผนกขนส่งของ บริษัท วัฒนาเจ็มส์ จำกัด ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบงานด้านนี้โดยตรงทราบ เงื่อนไขการขนส่งต่าง ๆ เป็นอย่างดี เมื่อนางสาวพรเพ็ญลงลายมือชื่อ ในใบรับขนทางอากาศในฐานะตัวแทนบริษัทผู้ส่ง จึงถือได้ว่าบริษัท

วัฒนาเจ็มส์ จำกัด ผู้ส่งได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการจำกัดความ รับผิดชอบของผู้ขนส่งเช่นว่านั้นแล้ว ข้อจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าวย่อมมีผล บังคับได้ไม่เป็นโมฆะ ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่าง ประเทศกลางพิพากษาให้จำเลยทั้งสองรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทน แก่โจทก์ตามเงื่อนไขข้อจำกัดความรับผิดชอบที่ระบุไว้ในใบรับขนทางอากาศ ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเห็น พ้องด้วย อุทธรณ์ของโจทก์ฟังไม่ขึ้น”

พิพากษายืน ให้โจทก์ใช้ค่าทนายความชั้นนี้ 2,000 บาท แทน จำเลยทั้งสอง

(พินิจ บุญชุด – พลรัตน์ ประทุมทาน – เอกชัย ชินณพงค์)



ย่อคำชี้ขาด

ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 2256/2557
เรื่อง ประกันภัยรถยนต์
ประเด็นข้อพิพาทมีว่า ประมาทหรือไม่, พระราชบัญญัติจราจร มาตรา 6

ข้อเท็จจริงในข้อพิพาทนี้มีว่า ผู้เสนอข้อพิพาทเป็นผู้รับประกัน รถยนต์คันหมายเลขทะเบียน ขฉ-2196 กรุงเทพมหานคร ส่วนคู่กรณี เป็นผู้รับประกันภัยค้ำจุนรถยนต์บรรทุกพ่วงคันหัวลากหมายเลข ทะเบียน 70-3356 นครสวรรค์ ตัวพ่วงหมายเลขทะเบียน 70-5399 นครสวรรค์ เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2555 เวลา 13.30 นาฬิกา ผู้ได้ ขับรถคันที่ผู้เสนอข้อพิพาทรับประกันภัยมาตามถนนสายลำปาง-เด่นชัย มุ่งหน้าไปจังหวัดเชียงใหม่ในช่องทางที่ 1 จากซ้าย เมื่อขับถึงที่เกิดเหตุ กิโลเมตรที่ 450 ตำบลพระบาท ถนนมีลักษณะลาดชันลงจากเขาและ เป็นทางโค้ง ได้มีผู้ขับรถคันที่คู่กรณีรับประกันภัยโดยประมาท กล่าวคือ ได้นำรถบรรทุกพ่วงที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงมาขับและไม่ตรวจสอบ รถก่อนใช้งาน เป็นเหตุให้น้ำมันรั่วออกจากเครื่องยนต์ลงพื้นในช่องทาง เคนรถ โดยผู้ขับรถฝ่ายคู่กรณีไม่ได้ดำเนินการหาวัสดุมาวางไว้เพื่อให้ผู้ ขับรถสัญจรมองเห็นว่าด้านหน้ามีน้ำมันในช่องเคนรถ เป็นเหตุให้รถฝ่าย ผู้เสนอข้อพิพาทไม่อาจทราบว่าเป็นช่องทางเคนรถที่ตนขับมีคราบน้ำมัน จึงได้ขับผ่านไปและไม่สามารถควบคุมและบังคับรถได้ รถเกิดเสียหลัก ไปชนรถคันอื่นที่เกิดอุบัติเหตุอยู่ก่อนแล้วเสียหายและรถไม่สามารถขับ

ได้ หลังเกิดเหตุได้มีพนักงานสอบสวนออกตรวจที่เกิดเหตุได้สอบสวน แล้วมีความเห็นว่า อุบัติเหตุนี้เกิดจากผู้ขับรถฝ่ายคู่กรณีเพียงฝ่ายเดียว ต่อมาผู้เสนอข้อพิพาทนำรถคันที่รับประกันภัยไปจัดซ่อมเป็นเงิน 95,088.65 บาท และเสียค่ายกลาก 12,000 บาท รวมค่าเสียหายเป็น เงิน 107,088.65 บาทและผู้เสนอข้อพิพาทได้ชำระเงินค่าซ่อมแล้ว จึง รับช่วงสิทธิมาเรียกร้องเงินดังกล่าวจากคู่กรณี ขอให้ชี้ขาดให้คู่กรณีชำระ เงินดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ย

อนุญาโตตุลาการวินิจฉัยว่า ข้อเท็จจริงที่รับกันฟังได้ในเบื้องต้น ว่า เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2555 เวลา 13.30 นาฬิกา ขณะนางสาว กิรดาได้ขับรถคันที่ผู้เสนอข้อพิพาทรับประกันภัยมาตามถนนสาย ลำปาง-เด่นชัย มุ่งหน้าไปเชียงใหม่ในช่องทางที่ 1 จากซ้าย เมื่อขับถึงที่ เกิดเหตุรถคันที่ขับด้านหน้าสั่นโคลไปชนเหล็กกั้นขอบทางและมีรถคัน หนารถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทอีกคันสั่นโคล รถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทขับ ตามหลังสั่นโคลไปชนรถคันหน้า ทำให้รถเสียหายรวม 3 คัน สำหรับ ปัญหาตามประเด็นข้อพิพาทที่ว่า เหตุเกิดครั้งนี้เกิดจากความประมาท



ของผู้ขับรถฝ่ายคู่กรณีหรือไม่นั้น ผู้เสนอข้อพิพาทมีผู้รับมอบอำนาจมาสืบประกอบเอกสารได้แก่ ภาพถ่ายรถแต่ละฝ่ายหลังเกิดเหตุ บันทึกปากคำผู้ขับรถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาท แผนที่เกิดเหตุและรายงานประจำวัน โดยเฉพาะในรายงานประจำวันทั้งสองฉบับตาม ส.3 และ ส.4 นั้น ได้ความว่าพนักงานสอบสวนได้รับแจ้งหลังเกิดเหตุก็ออกตรวจที่เกิดเหตุพบรถ 3 คันจอดอยู่ ส่วนรถฝ่ายคู่กรณีจอดห่างไปประมาณ 1.2 กิโลเมตร ตรวจสถานที่เกิดเหตุพบรอยรั่วของน้ำมันเครื่องที่รถฝ่ายคู่กรณีและพบรอยลื่นของรถยนต์และมีคราบน้ำมันติดอยู่ที่ล้อ ต่อมาวันรุ่งขึ้นสอบสวนผู้ขับรถฝ่ายคู่กรณีแล้วแจ้งข้อหาว่า นารถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจทำให้เกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ถนน คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับรถฝ่ายคู่กรณีรับสารภาพ พนักงานสอบสวนได้เปรียบเทียบปรับ 200 บาท ดังนี้คดีอาญาเล็กน้อยตามข้อหาที่เปรียบเทียบปรับ แม้ข้อหาที่เปรียบเทียบปรับไปแล้วนั้นคู่กรณีจะอ้างว่าไม่ใช่ข้อหาประมาท แต่ความหมายตามข้อหานี้เป็นบทบัญญัติของพ.ร.บ.จราจรทางบก มาตรา 6 ระบุไว้ เมื่อผู้ขับรถฝ่ายคู่กรณีนารถคือยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลมาใช้ในถนนมีหน้าที่ต้องตรวจสอบรักษา เปลี่ยนแปลงแก้ไขเครื่องยนต์ให้อยู่ในสภาพที่มั่นคงแข็งแรงและใช้ได้โดยปลอดภัย ซึ่งสามารถที่จะป้องกันได้โดยคอยตรวจสอบดูแลสภาพรถเป็นประจำก่อนนำรถออกมาใช้ หากตรวจและแก้ไขก็จะไม่ทำให้เกิดน้ำมันรั่วบนถนนได้ เมื่อเป็นการฝ่าฝืนพ.ร.บ.จราจรทางบก มาตรา 6 การที่รถที่ขับผ่านมาตรงน้ำมันรั่วบนถนน ทำให้รถลื่นไถลไปชนเหล็กกัน และรถคันหน้ารถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทอีกคันกับรถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทลื่นไถลไปชนกัน ซึ่งเกิดขึ้นจากผลโดยตรงที่ผู้ขับรถฝ่ายคู่กรณีฝ่าฝืนที่นารถไม่มั่นคงมาใช้ในทางเดินรถจึงเป็นความผิดฐานประมาทด้วย ส่วนที่คู่กรณีมีพนักงานตรวจสอบอุบัติเหตุของคู่กรณีมาสืบอ้างว่า สำหรับภาพถ่ายที่พยานขอจากฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทมาตาม ค.4 มีรายนามันอยู่ตรงไหล่ทาง แต่ไม่มีน้ำมันในช่องทางเดินรถจึงได้อ้างว่า เมื่อไม่มีข้อพิสูจน์ได้ว่ารถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทชนกับรถอีกคันเกิดจากคราบน้ำมันจึงไม่ออกรายการความเสียหายให้ แต่การที่พยานยอมรับว่าถนนเส้นนี้รถวิ่งผ่านมากและยังยอมรับว่าพยานไปที่เกิดเหตุหลังเกิดเหตุ 2 ชั่วโมง ดังนั้น รอยคราบน้ำมันในช่องทางเดินรถจะถูกรถวิ่งผ่านบดทับให้คราบน้ำมันไม่เหลือในช่องทางเดินรถน้อยได้ ดังจะเห็นได้จากภาพถ่าย ส.1 ที่ฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทถ่ายไว้หลังเกิดเหตุภาพที่ 11-14 ภาพที่ 17, 25 ที่มีเพียงรอยคราบน้ำมันที่ถูกล้อรถทับเป็นคราบน้ำมันเป็นทางยาว โดยเฉพาะตามรายงานประจำวัน 2 ฉบับดังกล่าวมาข้างต้น พนักงานสอบสวนที่ออกตรวจหลังเกิดเหตุและก่อนที่พยานมาถึงก็ระบุชี้ว่า พบรอยรั่วของน้ำมันเครื่องของรถฝ่ายคู่กรณีเป็นทางยาวจากจุดเริ่มต้นถึงจุดที่จอดรถ 1-2 กิโลเมตรยังเป็นการออกตรวจหลังเกิดเหตุทันทีจะต้องเห็นชัด ส่วนที่อ้างว่ามีรถ

คันอื่นวิ่งในถนนสายนี้มากจะต้องมีรถคันอื่น ๆ ชนกันก่อนบ้าง ซึ่งการเกิดเหตุครั้งนี้ตามรายงานประจำวันก็ระบุชี้ว่าได้มีการสอบถามผู้ขับรถฝ่ายคู่กรณี แจ้งว่ามีเสียงดังมาจากเครื่องยนต์และเครื่องยนต์ได้ดับจึงประคองรถจอดข้างทาง ลงตรวจสอบพบว่าน้ำมันรั่วออกมาจากเครื่องยนต์ดังปรากฏตามภาพถ่าย ค.3 ที่มีน้ำมันรั่วจำนวนมากขณะจอดไหล่ทาง ยิ่งการที่ผู้ขับรถฝ่ายคู่กรณียอมรับต่อพนักงานสอบสวนขณะนั้นซึ่งตรงกับที่ผู้ขับรถฝ่ายคู่กรณีให้ปากคำต่อพยานตาม ค.1 ไม่อาจฟังว่าน้ำมันที่รั่วอยู่ก่อนให้รถคันอื่นเกิดอุบัติเหตุก่อนได้ ส่วนเวลาที่ผู้ขับรถฝ่ายคู่กรณีอ้างว่ารถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทเกิดเหตุ 15.30 นาฬิกา ซึ่งอาจเป็นเวลาที่จะประมาณก็ได้ แต่อย่างไรก็ตามเมื่อรายงานตามประจำวันพนักงานสอบสวนระบุเวลาที่ออกตรวจ 17.50 นาฬิกา ซึ่งยังพบน้ำมันรั่วจากรถฝ่ายคู่กรณีเป็นทางยาวและขณะรถฝ่ายคู่กรณีจอดอยู่ไหล่ทางดังภาพถ่าย ค.3 ก็เห็นน้ำมันรั่วเป็นบริเวณกว้างได้ข้างรถด้านหน้าจำนวนมาก หลักฐานเช่นนี้ไม่ใช่ใช้น้ำมันรั่วจากรถคันอื่นได้เมื่อปรากฏว่ารถคันหน้ารถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทคันแรกเสียหลักไปชนเหล็กกันขอบทางก่อน แล้วมีรถคันหน้ารถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทอีกคันขับผ่านมาลื่นไถล ครั้นรถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทขับตามมาลื่นไถลไปชนรถคันหน้า ย่อมจะทำให้คราบน้ำมันในช่องทางเดินรถจางลงได้ จึงไม่ทำให้รถคันอื่นตามมาลื่นไถลได้อีก ข้ออ้างของพยานคู่กรณีไม่มีน้ำหนักหักล้างหลักฐานของผู้เสนอข้อพิพาทดังกล่าวข้างต้นได้ เมื่อผู้ขับรถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทเป็นฝ่ายประมาท

อนุญาโตตุลาการชี้ขาดให้คู่กรณีจึงต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่ตกลงกันไว้เป็นเงิน 101,820 บาท แก่ผู้เสนอข้อพิพาทพร้อมดอกเบี้ยโดยดอกเบี้ยให้นับแต่วันเสนอข้อพิพาท เนื่องจากได้มีหลักฐานการทวงถามให้ชำระหนี้

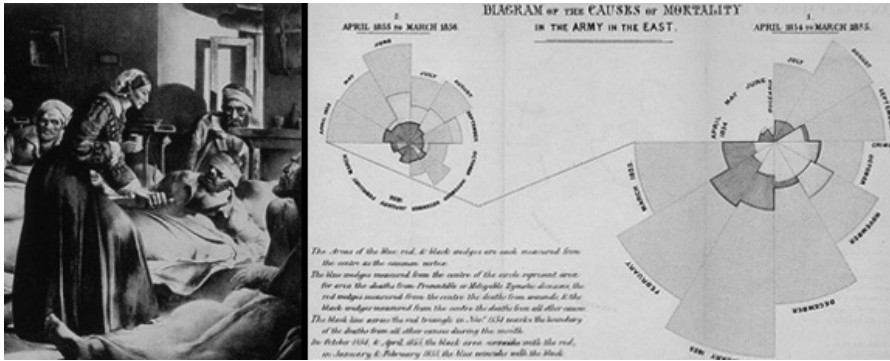
สื่อสารแบบไหน? ได้ประสิทธิภาพ

เรียบเรียงโดย กระต่ายน้อย

อินโฟกราฟิก (Infographic) เป็นสิ่งที่อยู่ในชีวิตประจำวันของเรา พบเห็นได้ทั้งในสื่อโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ หรือแม้แต่บิลบอร์ด เป็นเสมือนเครื่องมือสื่อสารชนิดใหม่ที่ทำให้เหล่าผู้รับสารสามารถที่จะทำความเข้าใจข้อมูลนั้นได้ภายในระยะเวลาอันสั้น โดยอินโฟกราฟิกมาจากคำว่า Information (ข้อมูล) ร่วมกับ Graphic (กราฟิก) ดังนั้น อินโฟกราฟิก (Infographic) จึงเปรียบเสมือนเป็นการย่อข้อมูลที่ประกอบด้วยข้อความจำนวนมาก คัดกรอง วิเคราะห์ เน้นหัวใจหลักเพียงสิ่งใดสิ่งหนึ่ง นำมาผสมผสานกับการออกแบบกราฟิก โดยอาจแทนสิ่งที่พูดถึงด้วยสัญลักษณ์หรือไอคอนต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความน่าสนใจและช่วยให้ตีความหมายได้ง่ายยิ่งขึ้น

กุหลาบของไนติงเกล อินโฟกราฟิกยุคบุกเบิก

ผู้บุกเบิกอินโฟกราฟิกในยุคแรก ๆ คือ ฟลอเรนซ์ ไนติงเกล (Florence Nightingale) พยาบาลในตำนานผู้อุทิศตนดูแลคนไข้อย่างไม่เห็นแก่เหน็ดเหนื่อย เธอยังเป็นผู้ออกแบบอินโฟกราฟิกที่มีประโยชน์เป็นอย่างยิ่งต่อการสาธารณสุข (ของทหารและชนชั้นล่าง) ด้วยการอุทิศเวลารวบรวมข้อมูลและออกแบบ “กุหลาบไนติงเกล” (Nightingale Rose Diagram) โดอะแกรมทรงพลัງระดับเปลี่ยนสังคมขึ้นมาได้



จากการได้เข้าไปดูแลบทหารที่ผ่านสงครามมาในค่าย โนติงเกลพบว่า สิ่งที่คร่าชีวิตของทหารผ่านศึกได้ในจำนวนมากเท่า ๆ กับทหารที่ตายในสงคราม ก็คือสภาพความเป็นอยู่ในสถานพยาบาลของทหารที่ทั้งสกปรกและแออัดยัดเยียด ทำให้เกิดการติดเชื้อรุนแรงและการสูญเสียชีวิตโดยไม่จำเป็น เธอเสนอข้อมูลนี้ต่อรัฐ แต่เสียงเรียกร้องของพยาบาลตัวเล็ก ๆ ไม่ได้มีค่าพอให้รัฐสนใจ เธอจึงคิดค้นหาทางนำเสนอข้อมูลใหม่ โดยปรึกษากับนักสถิติศาสตร์ จนในที่สุด เธอก็สามารถออกแบบ Diagram of the Causes of Mortality ที่เปรียบเทียบส่วนต่างของจำนวนการเสียชีวิตของทหารจากเหตุสุดวิสัย และเหตุที่สามารถป้องกันได้ด้วยการสาธารณสุขที่ดีขึ้น แทนที่จะนำเสนอเป็นตารางบรรจุข้อมูลยาวเหยียด โดยอะไรมองโนติงเกลบ่งชี้ความต่างของข้อมูลด้วยสีและขยายพื้นที่ออกจากศูนย์กลางจนดูเหมือนกลีบดอกกุหลาบ (ในเวลาต่อมาผู้คนจึงเรียกผลงานชิ้นนี้ว่า Nightingale Rose Diagram)

“ฟลอเรนซ์ ในติงเกล รู้ว่าเธอมีเวลาถึงความสนใจจากผู้มีอำนาจได้ไม่มาก ฉะนั้น เธอจึงต้องนำเสนอข้อมูลในรูปแบบที่ทั้งดึงดูดที่สุด และเข้าใจง่ายที่สุดไปพร้อมกัน”

อินโฟกราฟิกยุคปัจจุบัน

ปัจจุบันมีการใช้งานอินโฟกราฟิกอย่างแพร่หลาย เราจึงเห็นอินโฟกราฟิกในที่ต่าง ๆ เช่น การนำเสนองานหรือสรุปผลต่าง ๆ การอธิบายขั้นตอนการทำงานต่าง ๆ หรือแนว How to เปรียบเทียบข้อมูลตัวเลข กราฟ หรือสถิติต่าง ๆ เป็นต้น

ในยุคสังคมโซเชียลมีเดีย (Social Media) การส่งข้อมูลเป็นเรื่องที่ง่าย แต่จะทำให้เป็นเรื่องน่าสนใจนั้นเป็นเรื่องที่ยาก เพราะสิ่งใหม่ ๆ เกิดขึ้นทุกวัน ยิ่งกับเรื่องสิ่งที่กำลังเป็นกระแสไม่ต้องพูดถึง อินโฟกราฟิกจึงเป็นเครื่องมือทางการตลาดด้วยต้นทุนการจัดทำที่ไม่สูงนัก ประกอบกับการเข้าถึงเนื้อหาได้ในระยะเวลาอันสั้น อย่างที่ทราบกันดีว่าคนส่วนใหญ่มักจะไม้อ่านเนื้อหาอะไรที่มาก ๆ ดังนั้น

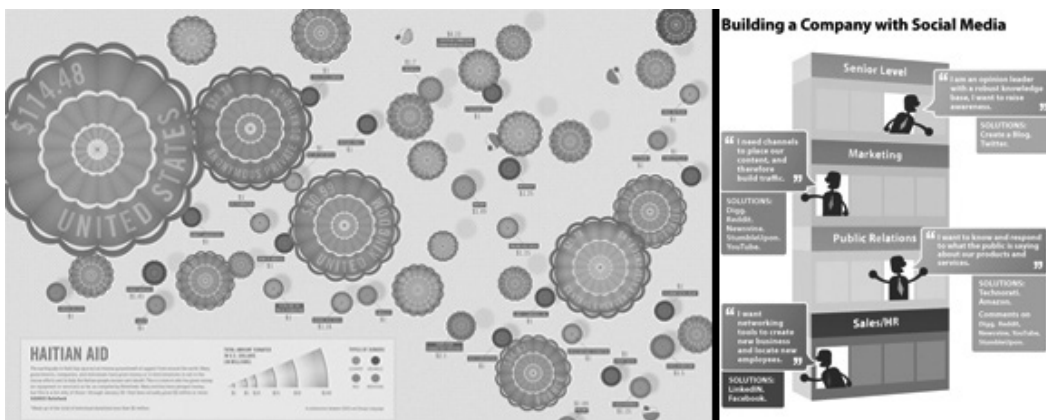


อินโฟกราฟิกจึงตอบโจทย์ชีวิตคนเมืองที่แสนรีบแต่ต้องทันทุกสถานการณ์ ไม่มีเอ้าท์ ทำให้อินโฟกราฟิกเพิ่มขึ้นเป็นดอกเห็ด จากที่เคยพบเจอทางออนไลน์ เช่น นิตยสาร หนังสือพิมพ์ ก็สามารถเจอได้บ่อยขึ้นในออนไลน์ การไลฟ์ หรือแชร์ตามเพจต่าง ๆ อีกทั้งยังมีการพัฒนาให้เป็นรูปแบบของวิดีโอที่เรียกกันว่า Infomotion ด้วย

การทำอินโฟกราฟิกนั้นถือเป็นการเปิดโอกาสให้นักออกแบบได้โชว์ทักษะด้านการสื่อสารกันแบบเต็มที่ เพราะที่จริงแล้วการแปลงข้อมูลให้ออกมาเป็นภาพก็เป็นสิ่งที่คนทำกันมาตลอด ไม่ว่าจะเป็นภาพถ่าย ภาพวาด กราฟิก กราฟรูปทรงต่าง ๆ ตาราง แผนที่ แผนผัง หรือไดอะแกรม แต่ทักษะทางด้านอินโฟกราฟิกนั้นจำเป็นต้องจัดระเบียบข้อมูลที่ทั้งมากและหลากหลายให้ “จบได้ในภาพเดียว”

การทำอินโฟกราฟิกเพื่อสื่อสารข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบไปด้วย

1. กำหนดเป้าหมายอย่างชัดเจน: เพื่อจุดประสงค์อะไร เช่น ต้องการเข้าถึงและหาลูกค้ากลุ่มใหม่ เพื่อสร้างภาพลักษณ์ของแบรนด์ เพื่อการศึกษา หรือเพื่อต้องการความบันเทิงกับผู้อ่าน อย่าลืมว่าการกำหนดเป้าหมายอย่างชัดเจนในการทำอินโฟกราฟิกจะช่วยให้สามารถเลือกรูปแบบการนำเสนอได้อย่างง่ายดายและเหมาะสมมากขึ้น
2. กำหนดกลุ่มเป้าหมาย: เพื่อเป็นประโยชน์ในการเลือกหัวข้อและการเลือกใช้ระดับของภาษาให้เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย
3. กำหนดใจความสำคัญ: ใจความสำคัญต้องเป็นเรื่องใดเรื่องหนึ่งเท่านั้น เพื่อป้องกันการสับสนของผู้ชมในการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าว
4. สดใหม่ ในกระแส: การจะทำให้ที่น่าสนใจ เนื้อหาต้องมีความทันสมัย สดใหม่ เป็นกระแสอยู่ในช่วงนั้นก็ยิ่งดี รวมถึงมีการสื่อสารที่ตรงประเด็น สั้นกระชับ อย่าลืมว่าผู้ชมส่วนใหญ่ใช้เวลากับการอ่านข้อมูลมากที่สุดเพียง 3 นาทีเท่านั้น
5. รวบรวมข้อมูล: ในการนำเสนอ ต้องอาศัยการวิเคราะห์ ดังนั้น การรวบรวมข้อมูลจากรอบด้าน จะช่วยเสริมให้มีมุมมองที่หลากหลาย และน่าเชื่อถือมากยิ่งขึ้น รวมถึงข้อมูลที่หามาได้นั้นต้องมีแหล่งที่มาชัดเจน ตรวจสอบได้
6. หัวข้อต้องสะดุดตา: หัวข้อเป็นสิ่งแรกที่จะทำให้ผู้ชมหยุดอ่าน โดยผลสำรวจพบว่าผู้ชมกว่า 90% จะเข้าดูเนื้อหาอินโฟกราฟิกจากหัวข้อที่มีความน่าสนใจ
7. ความสวยงามเป็นเรื่องจำเป็น: การออกแบบเป็นหัวใจของการทำอินโฟกราฟิก แต่อย่าลืมว่าต้องสัมพันธ์กับข้อมูลที่นำเสนอ ไม่เยอะจนละลานตา
8. ทำงานได้อย่างดีเมื่อมี Social Media: การโพสต์และแชร์อินโฟกราฟิกในช่องทางต่าง ๆ อย่าง Facebook Instagram Line ฯลฯ เพิ่มการมองเห็นจากผู้ชม และยังทำให้ข้อมูลกระจายไปได้อย่างกว้างขวางในเวลาอันรวดเร็ว
9. ห้ามขาดที่มา: ในการจัดทำอินโฟกราฟิกต้องระบุแหล่งที่มา หรืออ้างอิงถึงข้อมูลนั้นได้อย่างชัดเจน และถูกต้อง
10. สรุปข้อมูล: เพื่อช่วยให้ผู้ชมสามารถเข้าใจถึงใจความสำคัญของเนื้อหาที่นำเสนอได้อย่างถูกต้องและตรงประเด็น



อินโฟกราฟิกเป็นอาวุธสำคัญของการสื่อสารในสังคมยุคดิจิทัล การออกแบบที่ดี มีประสิทธิภาพถือเป็นไฟเหนือกว่า แต่มันมีทั้งประโยชน์และโทษ เสมือนดาบสองคม เพราะโลกออนไลน์กระจายไวเหมือนไฟลามทุ่ง ดังนั้น ผู้ออกแบบต้องเป็นกลางในการนำเสนอข้อมูลที่ถูกต้องแม่นยำ ให้ความสำคัญกับการใช้ภาษาและรูปแบบ เพื่อให้เกิดประโยชน์มากที่สุด

ที่มาข้อมูล: - อาศิรา พนาราม. Infographic เทรนด์มาแรงในสังคม “เครือข่ายนิยม”. <http://www.tcdc.or.th/src/16562/>

- มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. การอบรม “การจัดทำ Infographic เพื่อสื่อสารข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ”. 29 กันยายน 2558.



รายชื่อบริษัทสมาชิก สมาคมประกันวินาศภัยไทย

1 บริษัท กมลประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2502-2888, 0-2502-2999 โทรสาร: 0-2502-2955 URL: www.kamolinsurance.com E-mail: info@kamol.co.th	11 บริษัท จิกน่า ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2651-5995 โทรสาร: 0-2650-9600, 0-2650-9720 URL: www.cigna.com E-mail: executiveth@cigna.com	21 บริษัท ไทยศรีประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2878-7111, 0-2860-8001 โทรสาร: 0-2439-4840 URL: www.thaisri.com E-mail: info@thaisri.com
2 บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2285-8888 โทรสาร: 0-2610-2100 URL: www.bangkokinsurance.com E-mail: comm1@bangkokinsurance.com	12 บริษัท โตเกียวมารีนประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2686-8888 โทรสาร: 0-2686-8601-2 URL: www.tokiomarine.co.th E-mail: info@tokiomarine.co.th	22 บริษัท ไทยเศรษฐกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2630-9055, 0-2630-9111 Hotline: 1352 โทรสาร: 0-2237-4621, 0-2237-4624 URL: www.tsi.co.th E-mail: webmaster@tsi.co.th
3 บริษัท กรุงไทยพานิชประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2624-1111 โทรสาร: 0-2624-1225 URL: www.kpi.co.th E-mail: admin@kpi.co.th	13 บริษัท ทิพย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2239-2200 โทรสาร: 0-2248-7873 URL: www.dhipaya.co.th E-mail: nongluxi@dhipaya.co.th	23 บริษัท ธนาชาตประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2308-9300 โทรสาร: 0-2308-9333 URL: www.thanachartinsurance.co.th E-mail: mail.insure@thanachart.co.th
4 บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด โทรศัพท์: 0-2100-9191 โทรสาร: 0-2643-0293-4 URL: www.rvp.co.th	14 บริษัท ทูเนประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2769-9888 โทรสาร: 0-2250-7930, 0-2250-7935, 0-2769-9801-2 URL: www.tuneinsurance.co.th E-mail: info@tuneinsurance.com	24 บริษัท นาวิกประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2664-7777 โทรสาร: 0-2636-7999 URL: www.navakij.co.th E-mail: marketing@navakij.co.th
5 บริษัท คิวบีอี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2624-1000 โทรสาร: 0-2238-0836 URL: www.qbe.com E-mail: udomluckl@qbe.co.th	15 บริษัท เทเวศประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2280-0985-96, 0-2670-4444 โทรสาร: 0-2280-0399, 0-2281-2445 URL: www.deves.co.th E-mail: dvsins@deves.co.th	25 บริษัท นามสินประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2911-4567, 0-2911-4488 โทรสาร: 0-2911-4477 URL: www.namsengins.co.th E-mail: email@namsengins.co.th
6 บริษัท เคเอสเค ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2022-1111 โทรสาร: 0-2022-1122-3 URL: www.kskinsurance.co.th	16 บริษัท ไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2613-0100 โทรสาร: 0-2652-2873 URL: www.thaiins.com E-mail: tic@thaiins.com	26 บริษัท นิวอินเดียแอสซัวร์นซ์ จำกัด โทรศัพท์: 0-2245-9988 โทรสาร: 0-2248-7109 URL: www.newindia.co.in E-mail: newindia@loxinfo.co.th, secretary@newindia-bkk.com
7 บริษัท จรุธประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2276-1024 โทรสาร: 0-2275-4919 URL: www.charaninsurance.com E-mail: charanins@charaninsurance.co.th	17 บริษัท ไทยประกันสุขภาพ จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2202-9200 โทรสาร: 0-2642-3130 URL: www.thaihealth.co.th E-mail: info@thaihealth.co.th	27 บริษัท นิวแอมพ์เซอร์ อินซัวร์นซ์ โทรศัพท์: 0-2649-1000 โทรสาร: 0-2649-1500 URL: www.aig.com
8 บริษัท เจเนอราลี่ประกันภัย (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2685-3828 โทรสาร: 0-2685-3830 URL: www.general.co.th E-mail: info@generalithailand.com	18 บริษัท ไทยพัฒนาประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2253-4141, 0-2253-4343, 0-2253-4646 โทรสาร: 0-2253-0550, 0-2253-0606 URL: www.thaipat.co.th E-mail: contact@thaipat.co.th	28 บริษัท บางกอกสหประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2238-4111, 0-2233-6920 โทรสาร: 0-2237-1856, 0-2236-7861 URL: www.bui.co.th E-mail: bui@bui.co.th
9 บริษัท เจ้าพระยาประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2648-6666 โทรสาร: 0-2665-6734 URL: www.cpyins.com E-mail: webmaster@cpyins.com	19 บริษัท ไทยไพบูตประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2246-9635-54 โทรสาร: 0-2246-9660-1 URL: www.thaipai boon.com E-mail: communicate@thaipai boon.com, generaladmin@thaipai boon.com	29 บริษัท บุปผา ประกันสุขภาพ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2677-0000 โทรสาร: 0-2230-6500 URL: www.bupathailand.com
10 บริษัท ไชน่าอินชัวร์นซ์ (ไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2259-3718-19, 0-2261-3680-9 โทรสาร: 0-2259-1402, 0-2261-3690 URL: www.chinains.co.th E-mail: cics@loginfo.co.th	20 บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2660-6111, 0-2290-3111 โทรสาร: 0-2660-6100, 0-2290-3100 URL: www.thaire.co.th E-mail: mailbox@thaire.co.th	30 บริษัท ประกันคุ้มภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2257-8000 โทรสาร: 0-2253-3701, 0-2253-4222 URL: www.safety.co.th E-mail: marketing@safety.co.th



รายนามบริษัทสมาชิก

31 บริษัท ประกันภัยไทยวิวัฒน์ จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2695-0800 โทรสาร: 0-2695-0808 URL: www.thaivivat.co.th	42 บริษัท สยามซิตีประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2202-9500 โทรสาร: 0-2202-9555 URL: www.siamcityins.com E-mail: siamcityinsurance@scil.co.th	53 บริษัท เอเชียประกันภัย 1950 จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2869-3399 โทรสาร: 0-2250-5277 URL: www.asiainsurance.co.th
32 บริษัท แปซิฟิก ครอส ประกันสุขภาพ จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2401-9189 โทรสาร: 0-2401-9187 URL: www.pacificcrosshealth.com E-mail: contactus@th.pacificcrosshealth.com	43 บริษัท สหนิกรภัยประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2236-0049, 0-2236-1290, 0-2236-1231 โทรสาร: 0-2236-1300 URL: www.union-insurance.com E-mail: info@union-insurance.com	54 บริษัท เอช ไอเอ็นเอ โอเวอร์ซีส์ อินชัวร์นซ์ จำกัด โทรศัพท์: 0-2611-4040 โทรสาร: 0-2611-4310 URL: www.aceinsurance.co.th E-mail: admin.th@acegroup.com
33 บริษัท พุทธธรรมประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2585-9009 โทรสาร: 0-2911-0991-4 URL: www.phutthatham.com E-mail: pti@phutthatham.com	44 บริษัท สามัคคีประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2555-9100 โทรสาร: 0-2955-0205 URL: www.samaggi.co.th E-mail: communications@samaggi.co.th	55 บริษัท เอฟพีจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2231-2640 โทรสาร: 0-2231-2653-4 URL: www.fpgins.com
34 บริษัท ฟอลคอนประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2676-9888 โทรสาร: 0-2676-9898 URL: www.falconinsurance.co.th E-mail: fiadmin@falconinsurance.co.th	45 บริษัท สหมงคลประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2687-7777 โทรสาร: 0-2687-7700 URL: www.upp.co.th E-mail: bkk_ram@upp.co.th, uppinsbkk@hotmail.com	56 บริษัท เอ็ม เอส ไอ จี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2788-8888 โทรสาร: 0-2318-8550 URL: www.msig-thai.com
35 บริษัท ฟีนิกซ์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2290-0555 โทรสาร: 0-2275-9749 URL: www.pitthailand.com E-mail: info@phoenix-ins.co.th	46 บริษัท ลัญญาประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2728-9888 โทรสาร: 0-2728-9889 URL: www.promiseins.com E-mail: promise@promiseins.com	57 บริษัท เอรวัฒน์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2224-0056 โทรสาร: 0-2221-1390 URL: www.erawanins.com E-mail: eichotline@erawanins.com
36 บริษัท มิตรสุข สุมิโตโม อินชัวร์นซ์ จำกัด สาขาประเทศไทย โทรศัพท์: 0-2679-6165 โทรสาร: 0-2679-6209-14 URL: www.ms-ins.co.th E-mail: wanna@ms-ins.co.th	47 บริษัท สินทรัพย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2792-5555 โทรสาร: 0-2541-5170 URL: www.asset.co.th E-mail: praic@asset.co.th	58 บริษัท เอไอจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2649-1000 โทรสาร: 0-2658-0640 URL: www.aig.com
37 บริษัท มิตรแท้ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2640-7777 โทรสาร: 0-2640-7799 URL: www.mittare.com E-mail: contactcenter@mittare.com	48 บริษัท สิ้นมั่นคงประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2378-7000 โทรสาร: 0-2377-3322 URL: www.smk.co.th E-mail: hr@smk.co.th	59 บริษัท แอช่าประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2118-8000 โทรสาร: 0-2285-6383 URL: www.axa.co.th E-mail: axathai@axa.co.th
38 บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2665-4000, 0-2290-3333 โทรสาร: 0-2665-4166, 0-2274-9511, 0-2276-2033 URL: www.muangthaiinsurance.com E-mail: ccc@muangthaiinsurance.com	49 บริษัท เอไอเอ จำกัด (ประกันวินาศภัย) สาขาประเทศไทย โทรศัพท์: 0-2352-5888 โทรสาร: 0-2352-5889 URL: www.aianonlife.co.th E-mail: thsc-nlc.os@aia.com	60 บริษัท แอลเอ็มจี ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2661-6000 โทรสาร: 0-2665-2728, 0-2639-9319 URL: www.lmginsurance.co.th
39 บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2641-3500-79 โทรสาร: 0-2641-3580 URL: www.viriyah.co.th E-mail: info@viriyah.co.th	50 บริษัท อลิอันซ์ ซี.พี.ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2638-9000 โทรสาร: 0-2638-9050 URL: www.allianzcp.com E-mail: contact@allianzcp.com	61 บริษัท โอไอโอ กรุ๊ปไทย ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2620-8000 โทรสาร: 0-2677-3979 URL: www.aiobkins.co.th E-mail: pr@aiobkins.co.th
40 บริษัท ศรีอยุธยา เจนเนอรัล ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2657-2555 โทรสาร: 0-2657-2500 URL: www.sagi.co.th E-mail: info@sagi.co.th	51 บริษัท อาคเนย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2267-7777, 0-2631-1311 โทรสาร: 0-2237-7409 URL: www.seic.co.th E-mail: contact@seic.co.th	หมายเหตุ 1. บริษัท ยูเนียนอินเตอร์ ประกันภัย จำกัด (มหาชน) ถูกเพิกถอนใบอนุญาต ตั้งแต่วันที่ 17 กรกฎาคม 2557 2. บริษัท โฮสเทลประกันภัย จำกัด (มหาชน) เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท ทุนประกันภัย จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2557 3. บริษัท บริรักษ์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท แปซิฟิก ครอส ประกันสุขภาพ จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่วันที่ 4 สิงหาคม 2557 4. บริษัท ไทยพาณิชย์สามัคคีประกันภัย จำกัด (มหาชน) เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท สามัคคีประกันภัย จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่วันที่ 26 สิงหาคม 2557 5. บริษัท ชับประภัย จำกัด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท เอฟพีจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่วันที่ 12 พฤศจิกายน 2557
41 บริษัท สมโพธิ์ เจเนอรัล นิปปอนโคยะ ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2119-3000 โทรสาร: 0-2636-2340, 0-2636-2450 URL: www.sjnk.co.th E-mail: info@sjnk.co.th	52 บริษัท อินทรประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2247-9261, 0-2247-6570 โทรสาร: 0-2247-9260 URL: www.indara.co.th E-mail: contact@indara.co.th	

Memorable Farewell Party For Khun Pravej Ongartsittigul

กิจกรรม Highlight



| Memorable Farewell Party For Pravej Ongartsittigul |

สภาธุรกิจประกันภัยไทย ร่วมกับสมาคมประกันชีวิตไทย สมาคมประกันวินาศภัยไทย สมาคมตัวแทนประกันชีวิตและที่ปรึกษาการเงิน สมาคมนายหน้าประกันภัยไทย และสมาคมนักคณิตศาสตร์ประกันภัยแห่งประเทศไทย จัดงานเลี้ยงเนื่องในโอกาสที่คุณประเวช อองอาจสิทธิกุล ครบวาระการดำรงตำแหน่งเลขาธิการ คปภ. ภายใต้ชื่องาน “Memorable Farewell Party For Pravej Ongartsittigul” โดยมีนายสาระ ล่ำซำ ประธานสภาธุรกิจประกันภัยไทย และนายก

สมาคมประกันชีวิตไทย เป็นประธานการจัดงาน พร้อมด้วย นายอานนท์ จังวสุ นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย นายทวีเดช งามจรงกุล นายกสมาคมตัวแทนประกันชีวิตและที่ปรึกษาการเงิน นายจิตวุฒิ ศศิบุตร นายกสมาคมนายหน้าประกันภัยไทย และนายพิเชฐ เจริญรมณีทวีสิน นายกสมาคมนักคณิตศาสตร์ประกันภัยแห่งประเทศไทย ผู้บริหารบริษัทประกันชีวิตและบริษัทประกันภัยเข้าร่วมงานอย่างคับคั่ง เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2558 ณ โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คอนคอร์ด





วินาศภัยบรรเทาได้ ด้วยการประกันภัย

www.tgia.org