



วารสาร

ประกันภัย

1
3
5

ปีที่ 32 ฉบับที่ 135 เดือนเมษายน - มิถุนายน 2560

ISSN 0859-9548

INSURANCE BANANA SKINS 2017



- ★ คณะกรรมการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย ปี 2560-2562
- ★ 11 สิ่งมหัศจรรย์ พลิกผันวงการประกันภัย
- ★ การคาดการณ์อัตราการเติบโตของอุตสาหกรรมประกันวินาศภัย
โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์อนุกรมเวลา
- ★ ทำไมประเทศไทยต้องมีสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติ (1)
- ★ ติดกล้องหน้ารถ...ได้ส่วนลดเบี้ยประกันภัย

GreenPrint Reduce CO₂ Emission 15.08%
เครื่องหมายรับรอง "งานพิมพ์สีเขียวรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม"





บท.กลาง	3
เรื่องเด่น	4
11 สิ่งมหัศจรรย์ พลิกผันวงการประกันภัย	4
วิชาการ IPRB	8
การคาดการณ์อัตราการเติบโตของอุตสาหกรรมประกันวินาศภัย โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์อนุกรมเวลา	8
รอบรู้ประกันภัย	15
ทำไมประเทศไทยต้องมีสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติ (1)	15
รอบรู้ประกันภัย	17
คณะกรรมการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย ปี 2560-2562	17
ระเบียบภาพ	22
รอบรู้ประกันภัย	25
ติดกล้องหน้ารถ...ได้ส่วนลดเบี้ยประกันภัย	25
Risk Intelligence	26
Insurance Banana Skins 2017	26
มูบนักคณิตศาสตร์ประกันภัย	30
ฟิตเนสเจ็งแล้วมีจ่ายหรือไม่ (กับธุรกิจชำระเบี้ยครั้งเดียว)	30
รอบรู้ประกันภัย	31
ข่าวบริษัทประกันภัย	31
ประกาศ	32
ฎีกาย่อและย่อคำชี้ขาดอนุญาโตตุลาการ	34
รายนามบริษัทสมาชิก	37

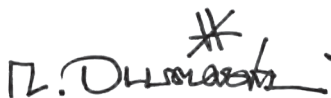


 บก.กก.กล

สวัสดีครับ ผู้อ่านวารสารประกันภัยทุกท่าน

ก่อนอื่น ทางกองบรรณาธิการต้องขอแสดงความยินดีกับคณะกรรมการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย ชุดใหม่ ประจำปี 2560 - 2562 ทุกท่านที่ได้รับการคัดเลือกเข้ามาเพื่อร่วมกันพัฒนาธุรกิจประกันวินาศภัยของเรา และเราคงจะได้ติดตามผลงานของคณะกรรมการบริหาร สมาคมฯ ชุดใหม่ รวมทั้งคณะกรรมการประกันภัยชุดใหม่ทั้ง 8 คณะ ผ่านกิจกรรมต่าง ๆ ที่จะสร้างประโยชน์ให้กับวงการประกันวินาศภัยไทยเราในปี 2560 - 2562 นี้ ซึ่งทางกองบรรณาธิการจะได้นำกิจกรรมต่าง ๆ มาเผยแพร่ลงในวารสารประกันภัยกันต่อไปครับ

สำหรับวารสารประกันภัยฉบับนี้เรามีเรื่องเด่น ๆ ที่น่าสนใจมาแนะนำเสนอ อาทิ “11 สิ่งมหัศจรรย์ พลิกผันวงการประกันภัย” “Insurance Banana Skins 2017” “ติดกล้องหนักรถ...ได้ส่วนลดเบี้ยประกันภัย” “การคาดการณ์อัตราการเติบโตของอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยโดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์อนุกรมเวลา” และบทความจาก คุณสายันท์ จันทน์วิภาสวงศ์ นักเขียนรับเชิญพิเศษประจำฉบับนี้ เรื่อง “ทำไมประเทศไทยต้องมีสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติ (1)” รวมทั้งคอลัมน์ประจำอื่น ๆ ที่แน่นด้วยเนื้อหาสาระเหมือนเช่นเคย เชิญติดตามกันได้ในฉบับครับ



ก๊เดช อนันต์ศิริประภา
บรรณาธิการ

รายชื่อผู้จัดทำวารสารประกันภัย ปี 2560

เจ้าของ

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

บรรณาธิการ

นายก๊เดช อนันต์ศิริประภา

ผู้ช่วยบรรณาธิการ

ดร. จุฑาทอง จารุมิรินทร์

หัวหน้ากองบรรณาธิการ

นายสาโรจน์ เกษมสุขโขติกุล

กองบรรณาธิการ

นางสาวกัลยา จุกหอม

นางสาววัลย์ลิกา บุรินทร์ทอง

นางสาวศุภิสรา พิขุนทด

นางศิริพร สุโรจน์กุล

นางสาวปรียาพรรณ ศรีชาย

นางสาวนวลปรารถน์ เขตสินชัย

นางสาวทัดดาว สุระแสง

ฝ่ายสื่อสารองค์กร

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

223 ซอยร่วมฤดี ถนนวิทย์ แขวงลุมพินี

เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์: 0 2256 6032-8

โทรสาร: 0 2256 6039

www.tgia.org

E-mail: general@tgia.org

รูปเล่ม

บริษัท พรินท์ ซิตี จำกัด

29/45-46 ถนนพระราม 1 แขวงรองเมือง

เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์: 0 2215 9988

โทรสาร: 0 2215 5599

วารสารประกันภัย จัดพิมพ์เผยแพร่ราย 3 เดือน เสนอบทความและข่าวสารความเคลื่อนไหวที่เกี่ยวกับธุรกิจประกันวินาศภัย บทความและความคิดเห็นที่ลงตีพิมพ์ในวารสารประกันภัยฉบับนี้ เป็นความคิดเห็นส่วนบุคคล ซึ่งทางสมาคมประกันวินาศภัยไทยไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป



11 สิ่งมหัศจรรย์ พลิกผันวงการประกันภัย

โดย สำนักวิจัยและสถิติ
บมจ. ไทยรับประกันภัยต่อ และ บมจ. ไทยรับประกันชีวิต



(ที่มาภาพ: lighthouseinsights.in)

ในปัจจุบัน เป็นที่ยอมรับกันว่าการเปลี่ยนแปลงในเรื่องของพฤติกรรมของผู้บริโภค เทคโนโลยี และ สิ่งแวดล้อมในการดำเนินธุรกิจ มีผลทำให้ธุรกิจประกันภัยมีความจำเป็นที่จะต้องปรับตัวรับกับสิ่งใหม่ ๆ เหล่านั้น การเปลี่ยนไปที่ว่าดังกล่าวจะว่าไปแล้วมีอยู่ด้วยกันหลากหลาย แต่เพื่อให้ผู้อ่านได้พอมองเห็นภาพได้อย่างชัดเจน สำนักวิจัยและสถิติจึงสรุปประเด็นเหล่านั้นออกเป็น 11 สิ่งด้วยกัน ดังนี้

#1

Brand Loyalty

Millennial หรือ Gen Y ซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าที่นับวันจะทวีความสำคัญมากยิ่งขึ้น และมีแนวโน้มยึดติดกับแบรนด์ลดลง (WJSchroer, 2015) ส่วนหนึ่งหนีไม่พ้นเรื่องเทคโนโลยีนี้เอง ผู้บริโภคสามารถหาซื้อสินค้าได้อย่างง่ายดาย โดยมีช่องทางที่เปิดมากกว่าในอดีตที่ผ่านมา ซึ่งนิสัยของคน Gen นี้เป็นคนชอบลอง ยิ่งสิ่งไหนที่ตนสามารถเห็นได้ง่าย ซื้อได้ง่าย ยิ่งอยากจะลองมากยิ่งขึ้น หากพบกับสินค้าที่มีประโยชน์ และลักษณะคล้าย ๆ กับของที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน แต่มีราคาที่ถูกกว่า หาซื้อง่ายกว่า คน ๆ นั้นก็พร้อมที่จะย้ายออกไปกับของใหม่อย่างไม่ลังเล อาจเป็นตัวบ่งชี้ได้ว่า Brand Loyalty น่าจะมีอิทธิพลต่อคนกลุ่มนี้น้อยลง



#2

Customer Centric

ให้ความสำคัญกับความรู้สึก (Emotion) ของลูกค้า เหนือการนำไปใช้งาน (Function) ของสินค้า สินค้าที่ดีในสายตาของผู้ผลิต อาจไม่ใช่สิ่งที่ลูกค้าต้องการ หลายธุรกิจเริ่มเอาผลลัพธ์ ผลประโยชน์ที่ได้ และประสบการณ์ของลูกค้า เป็นตัวกำหนดกลยุทธ์มัดใจลูกค้า

#3

Democratization

ผู้บริโภคทั่วไปสามารถเข้าถึงข้อมูลและบริการได้กว้างขวางมากยิ่งขึ้น การรวมตัวกันของผู้บริโภคเพื่อซื้อประกันภัย (Peer to peer insurance, p2p) เริ่มเกิดขึ้นในหลาย ๆ ประเทศทั่วโลก ทั้งนี้ แนวคิดของ p2p เชื่อว่า การทำธุรกิจต้องมีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ ผู้ให้บริการในต่างประเทศนำแนวคิดนี้มาใช้ ตัวอย่างเช่น Lemonade โดยบริษัทจะหักเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยทันที 20% สำหรับเป็นกำไรของบริษัทฯ ส่วนที่เหลือจะกันไว้สำหรับการเคลมประกันให้แก่ลูกค้า ซึ่งจะทำให้การจ่ายเคลมเป็นไปได้อย่างรวดเร็วหรือเร็วกว่าที่เป็นอยู่ในรูปแบบการรับประกันภัยในปัจจุบันที่กำลังของบริษัทฯ แปรผกผันกับมูลค่าของเคลมที่จ่ายไป เชื่อว่ากระแสนี้มีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในประเทศไทยด้วยเช่นกัน

#4

Distribution Channel Shift

ผู้บริโภคในยุคนี้ต้องการความสะดวก รวดเร็ว เชื่อได้ว่าช่องทางการขายสินค้าและบริการในปัจจุบันบางช่องทางอาจยังไม่ตอบโจทย์ผู้บริโภคนัก การที่ผู้บริโภคโทรเข้าไปสอบถาม หรือ walk-in เข้าไปในบริษัทฯ เพื่อที่จะได้ข้อมูลประกอบการตัดสินใจซื้ออะไรบางอย่างอาจยังไม่สะดวกเท่าที่ควร เนื่องจากต้นทุนทางโอกาสของผู้บริโภคเองก็สูง โดยเฉพาะค่าธรรมเนียมที่มีราคาถูก ดังนั้น จึงเป็นเรื่องที่ไม่เข้าท่าเลยที่จะต้องเสียเวลาหาข้อมูล แต่จะดีกว่าไหมถ้าผู้บริโภคสามารถหาข้อมูลจากในช่องทาง Internet ซึ่งปัจจุบันผู้บริโภคมี Smartphone ติดตัวกันเกือบทุกคน ยิ่งไปกว่านั้น ผู้บริโภคสามารถหาข้อมูลเพิ่มเติมในโลก Online ดู Feedback/Review จากผู้ใช้งานจริงเพื่อประกอบการตัดสินใจได้อีกด้วย ช่องทาง Internet คาดว่าจะมีบทบาทมากขึ้นในธุรกิจประกันภัยในอนาคตอันใกล้ ถึงแม้ว่าอาจจะจะเป็นจุดเสริมให้กับธุรกิจฯ ในปัจจุบัน แต่ในอนาคตข้างหน้ามีแนวโน้มไป Online เต็มตัว อย่างบางบริษัทประกันในต่างประเทศที่ได้เริ่มไปแล้วอย่าง Trov หรือ Slice เป็นต้น

#5

Omni Channel

การมาของ Internet ช่วยในเรื่องความสะดวกสบายให้แก่ผู้บริโภค ซึ่งตอบโจทย์ผู้บริโภคหลายคนในยุคสมัยนี้ แต่บางครั้งการสร้างประสบการณ์ที่ดีที่สุดให้แก่ลูกค้าอาจไม่ใช่แค่ความสะดวก แต่ประสบการณ์เหล่านั้นต้องเกิดขึ้นทั้งช่องทาง Online และ Offline ได้อย่างไร้รอยต่ออีกด้วย ขอยกกรณีศึกษาของ Argos ซึ่งเป็นหนึ่งใน Retailer รายใหญ่ของประเทศอังกฤษ

“นาย ก อยากซื้อสินค้าในช่องทาง Online ขึ้นหนึ่ง โดยเลือกหาของจาก Online Catalog ที่มีแสดงนับพันรายการ แต่เขาเองอยากตรวจสอบสินค้าเพื่อให้แน่ใจว่าของ ๆ เขาจะไม่ชำรุดเสียหาย เขาเลยชำระเงิน Online แต่ไปเลือกรับสินค้าในสาขาที่อยู่ใกล้บ้านของเขา ซึ่งตรวจสอบแล้วยังมีของใน Stock เมื่อถึงร้านก็เช็คแล้วไม่มีชำรุด ก็สามารถนำกลับบ้านได้ ผู้บริโภค Happy คนขายก็ Happy เช่นกัน”

#6

AI

ระบบปัญญาประดิษฐ์มีแนวโน้มถูกนำมาปรับใช้ในธุรกิจประกันภัยมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ เพื่อช่วยลดต้นทุน เพิ่มความสะดวก และลดความผิดพลาดที่จะเกิดขึ้นซึ่งทั้งหมดก็คือ การสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้านั่นเอง ซึ่งในสถานการณ์ปัจจุบันมีบริษัทประกันในต่างประเทศได้นำมาใช้อย่างเป็นทางการ ตัวอย่างเช่น บริษัทประกันภัย ฟุโคคุ มิวซล ไลฟ์ อินซัวรันส์ ของญี่ปุ่น ให้พนักงานทั้งแผนกรวม 34 คนออกจากงาน โดยจะนำปัญญาประดิษฐ์เข้ามาทำงานแทน โดยจะคำนวณเงินที่จ่ายให้กับผู้เอาประกันภัยได้โดยอัตโนมัติ ซึ่งทางบริษัทเชื่อว่าการตัดสินใจดังกล่าวจะช่วยเพิ่มผลผลิตภาพในการทำงานขึ้นได้ถึง 30% และลดค่าใช้จ่ายซึ่งเป็นเงินเดือนของพนักงานลงได้ถึง 140 ล้านเยนต่อปี (The Guardian, 2017)



#7

Cyber Threat

การมาของ Internet มาพร้อมกับความเสี่ยง องค์กรหรือบริษัทในประเทศไทยมีอัตราการตกเป็นเป้าหมายโจมตีไซเบอร์หรือออนไลน์เพิ่มขึ้น ซึ่งมากกว่าค่าเฉลี่ยทั่วโลกถึง 15% ในปี 2558 โดยประเทศไทยอยู่ในกลุ่มเสี่ยงถูกโจมตีมากที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในขณะนั้น (Matchon, 2016) อุตสาหกรรมที่มีถูกเพ่งเล็งจะเป็นหน่วยงานภาครัฐ อุตสาหกรรมเทคโนโลยีและการเงิน ความเสี่ยงทาง Cyber คาดว่าจะสร้างความเสียหายให้กับธุรกิจทั่วโลกเพิ่มสูงขึ้นถึง 2 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ในอีก 3 ปีข้างหน้า

#8

If you can't beat 'em, join 'em

ผู้เล่นรายใหม่ที่เข้ามาในธุรกิจประกันภัย ทั้ง Peer to Peer หรือ Startups ที่มีศักยภาพสูง มีแนวโน้มเข้ามาในธุรกิจประกันภัยมากยิ่งขึ้น ซึ่งผู้เล่นใหม่เหล่านี้ล้วนมีอิทธิพลต่อบริษัทประกันภัยเป็นอย่างมาก อาจเนื่องด้วย know-how ที่ใหม่กว่า รวมไปถึงการรับประกันภัยที่เกือบจะเป็น online-based ซึ่งสามารถควบคุมต้นทุนการจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ วิธีต่อกรที่ดีที่สุดอาจมิใช่การเผชิญหน้าโดยบริษัทประกันภัยทำผลิตภัณฑ์ที่คล้ายคลึงออกมาแข่งกันกับ Peer to Peer หรือ Startups แต่ควรมองถึงการเข้าไปเป็นพันธมิตรกัน กรณีนี้เกิดขึ้นกับบริษัท Startup สายประกันภัยหลายเจ้า อาทิ Trov และ Slice เป็นต้น

#9

Internet of Things

ยุคที่อุปกรณ์ต่าง ๆ เชื่อมต่อกัน อุปกรณ์เก็บข้อมูลแล้วนำมาวิเคราะห์เพื่อนำมาพัฒนาชีวิตหลาย ๆ ด้าน อาทิ การแจ้งเตือนในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน เช่น คนแก่หกล้ม (อุปกรณ์สวมใส่ที่ตัว เมื่อมีการเคลื่อนไหวที่เบี่ยงเบนในความเร็วที่ผิดปกติ จะมีการส่งข้อมูลแจ้งเหตุฉุกเฉินไปยังคนที่รับข้อมูล เพื่อไปที่จุดเกิดเหตุได้อย่างทันท่วงที) หัวใจเต้นผิดปกติ (อุปกรณ์สวมใส่ที่ข้อมือ เพื่อเช็คอัตราการเต้นของหัวใจเป็นช่วง ๆ เมื่อตรวจพบจังหวะที่ผิดปกติ สามารถแจ้งเตือนได้ทันที) ซึ่งสามารถทำได้โดยการส่งข้อมูลแบบ Real-time ทำให้เกิดการตัดสินใจที่รวดเร็ว และมีความถูกต้องแม่นยำสูง จึงเปิดโอกาสให้การสร้าง Personalized Products/Services ได้ง่ายยิ่งขึ้น

#10

Multiline Package

คำถามที่ว่า ทำไมฉันถึงต้องซื้อหนึ่งกรมธรรม์เพื่อคุ้มครองของหนึ่งอย่าง? และ ทำไมเราถึงต้องซื้อกรมธรรม์แต่ละประเภทจากคนละบริษัท งบประมาณเวลาไม่คุ้มค่าที่เราทำประกันอะไรไว้บ้าง? เริ่มได้ยีนบอย และตั้งขึ้นเรื่อย ๆ เพราะผู้บริโภคหลายคนอาจมี 1 ความคุ้มครองอยู่หลายกรมธรรม์ เชื่อได้ว่า All-in-one policy น่าจะเป็นคำตอบ

#11

On-Demand Insurance

On-Demand Service มาคู่กับ On-Demand Insurance ที่สามารถเลือกระยะเวลาความคุ้มครองได้ตั้งใจ เหมาะสำหรับ Lifestyle คนในยุคนี้ที่ต้องการหาความคุ้มค่า ซึ่งส่วนหนึ่งคิดว่า ทำไมเราต้องจ่ายเบี้ยประกันภัยเต็มทั้งปี ในเมื่อเราอาจต้องการเพียงช่วงระยะเวลาที่ใช้งานจริงเท่านั้น นวัตกรรมประกันภัยนี้เริ่มทยอยออกสู่ตลาดในธุรกิจรถยนต์และบ้าน และจะเกิดขึ้นในผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ในอนาคตอันใกล้





บทสรุป

จาก 11 สิ่งที่ได้นำเสนอไว้ข้างต้น มีบางเรื่องที่ได้เริ่มคืบหน้าคืบตาในตลาดประเทศไทยกันบ้างแล้ว ยกตัวอย่างเช่น On-Demand Insurance ที่เริ่มใช้กันอย่างแพร่หลายในวงการประกันรถยนต์ หรือ OBD Sensor ที่ติดตั้งในรถยนต์เพื่อทำให้พฤติกรรมขับขี่ของผู้ใช้รถเป็นที่ยอมรับจากผู้รับประกันภัย เป็นต้น จะว่าไปแล้วธุรกิจประกันภัยในประเทศไทยเองก็ได้ตื่นตัวต่อการปรับตัวรับกับสิ่งใหม่ ๆ มากยิ่งขึ้น และเชื่อว่าอีกไม่นานหลายอย่างที่ไดกล่าวไว้ก็จะเริ่มทยอยให้เห็นและทำให้ผู้บริโภคพึงพอใจกับการให้บริการของบริษัทประกันภัยกันมากยิ่งขึ้น

ที่มาของข้อมูล:

- Deloitte. 2016. Insurers on the brink: Disrupt or be disrupted.
- iii. 2016. Trends, Challenges and Opportunities in the P/C Insurance Industry in 2017 & Beyond.
- Matichon Online. 2016. ‘ไทย’ เสี่ยงถูกโจมตีทางไซเบอร์เป็นอันดับ 1 ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้! [ONLINE] Available at: <https://www.matichon.co.th/news/147580>
- Munich Re. 2016. IT-Trends 2016 for the insurance industry.
- Swiss Re. 2016. GLOBAL INSURANCE REVIEW 2016 AND OUTLOOK 2017/8.
- The Guardian. 2017. Japanese company replaces office workers with artificial intelligence. [ONLINE] Available at: <https://www.theguardian.com/technology/2017/jan/05/japanese-company-replaces-office-workers-artificial-intelligence-ai-fukoku-mutual-life-insurance>. [Accessed 8 March 2017].
- We are Social. 2017. Digital in 2017: Southeast Asia. [ONLINE] Available at: <http://www.slideshare.net/wearesocialsg/digital-in-2017-global-overview>
- WJSchroer. 2015. GENERATIONS X,Y, Z AND THE OTHERS. [ONLINE] Available at: <http://socialmarketing.org/archives/generations-xy-z-and-the-others/>



การคาดการณ์อัตราการเติบโตของ อุตสาหกรรมประกันวินาศภัย โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์อนุกรมเวลา

โดย สุนา ขาญชัยสัมฤทธิ์
สำนักงานอตราเบี้ยประกันวินาศภัย



การคาดการณ์อัตราการเติบโตของอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยสามารถใช้สถิติการเติบโตในช่วง 2-3 ปีที่แล้วแบบรายปี หรือรายไตรมาส มาคำนวณร่วมกับประสบการณ์ของผู้บริหาร หรือนักวิเคราะห์ บทความนี้สำนักงานอตราเบี้ยประกันวินาศภัยได้นำเสนอ การใช้วิธีทางสถิติในการคาดการณ์อัตราการเติบโตของอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยด้วยวิธี “การวิเคราะห์อนุกรมเวลา” (Time Series Analysis)

การวิเคราะห์อนุกรมเวลา เป็นการศึกษาถึงความเปลี่ยนแปลงของข้อมูลตามวาระระยะเวลาที่เราสนใจ เพื่อพยากรณ์ข้อมูลที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งอนุกรมเวลาของตัวแปรหนึ่ง จะประกอบด้วย 4 ส่วนหลัก คือ 1. แนวโน้ม (Trend) 2. ความผันแปรจากฤดูกาล (Seasonal Variation) 3. ความผันแปรจากวัฏจักร (Cycle Variation) และ 4. ความผันแปรจากเหตุการณ์ไม่ปกติ (Irregular Variation) ในการวิเคราะห์ข้อมูลอนุกรมเวลานั้นจำเป็นต้องตรวจสอบรูปแบบของข้อมูลก่อนที่จะนำมาวิเคราะห์ว่า ข้อมูลที่เก็บรวบรวมไว้นั้นประกอบด้วยอิทธิพลของการผันแปรในรูปแบบใดบ้าง โดยการพล็อตจุดลงบนกราฟเพื่อพิจารณาลักษณะการเปลี่ยนแปลงของข้อมูลในระยะยาว และถ้ากำหนดให้ Y_t แทนข้อมูลของอนุกรมเวลา ณ เวลา t ใดๆ แล้ว รูปแบบความสัมพันธ์ของข้อมูลอนุกรมเวลาสามารถเขียนแทนด้วยสมการรูปแบบผลคูณ (Multiplicative Model) ดังสมการที่ 1

$$\text{สมการที่ (1) : } Y_t = T_t \times S_t \times C_t \times I_t$$

- เมื่อ Y_t คือ ค่าพยากรณ์ของเหตุการณ์
 T_t คือ ค่าอิทธิพลจากแนวโน้ม (Trend)
 S_t คือ ค่าอิทธิพลจากฤดูกาล (Seasonal)
 C_t คือ ค่าอิทธิพลจากวัฏจักร (Cycle)
 I_t คือ ค่าผันแปรจากเหตุการณ์ไม่ปกติ (Irregular)

การคาดการณ์อัตราการเติบโตของอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยของสำนักงานอตราเบี้ยประกันวินาศภัย

ข้อมูลที่สำคัญๆ ใช้ในการวิเคราะห์อนุกรมเวลา เพื่อคาดการณ์อัตราการเติบโตของธุรกิจประกันวินาศภัย ประกอบด้วย

1. ข้อมูลย้อนหลังที่ใช้ในการวิเคราะห์อนุกรมเวลา

- 1.1. เบี้ยประกันภัยรับตรงรายไตรมาส ตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 ปี 2543 ถึง ไตรมาสที่ 4 ปี 2559 จากรายงานสถิติธุรกิจประกันวินาศภัยรายปี ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย
- 1.2. เบี้ยประกันภัยรับโดยตรงรายเดือน ตั้งแต่เดือนมกราคม ปี 2558 ถึง เดือนธันวาคม ปี 2559 จากรายงานการรับประกันภัยจำแนกตามช่องทางการขาย ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย
- 1.3. ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศรายไตรมาส (Gross Domestic Product: GDP) ตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 ปี 2543 ถึง ไตรมาสที่ 4 ปี 2559 จากรายงานภาวะเศรษฐกิจในประเทศรายไตรมาส ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2. มาตรการด้านการประกันภัยในปี 2560 ที่ส่งผลต่อมูลค่าเบี้ยประกันภัยรับตรง

- 2.1. คำสั่งนายทะเบียนที่ 8/2560 เรื่อง ให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์สำหรับรถยนต์ที่ติดตั้ง ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) มีผลบังคับใช้วันที่ 3 มีนาคม 2560
- 2.2. คำสั่งนายทะเบียนที่ 11/2560 เรื่อง ประกันภัยรถยนต์ปลอดแอลกอฮอล์ มีผลบังคับใช้วันที่ 1 มิถุนายน 2560
- 2.3. คำสั่งนายทะเบียนที่ 16/2560 เรื่อง แก้ไข เปลี่ยนแปลง อัตราเบี้ยประกันอัคคีภัยและอัตราเบี้ยประกันภัยการประกันภัย ความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน มีผลบังคับใช้วันที่ 1 ตุลาคม 2560
- 2.4. ข้อมูลเรื่องการนำเบี้ยประกันสุขภาพมาใช้ในการลดหย่อนภาษีเงินได้ ซึ่งอยู่ในระหว่างการทำงานของกรมสรรพากร โดย คาดว่า จะสามารถได้สิทธิประโยชน์ทางภาษีลดหย่อนได้ไม่เกิน 15,000 บาท และใช้วงเงินเดียวกับการใช้สิทธิลดหย่อน ค่าเบี้ยประกันชีวิต รวมกันไม่เกิน 100,000 บาท

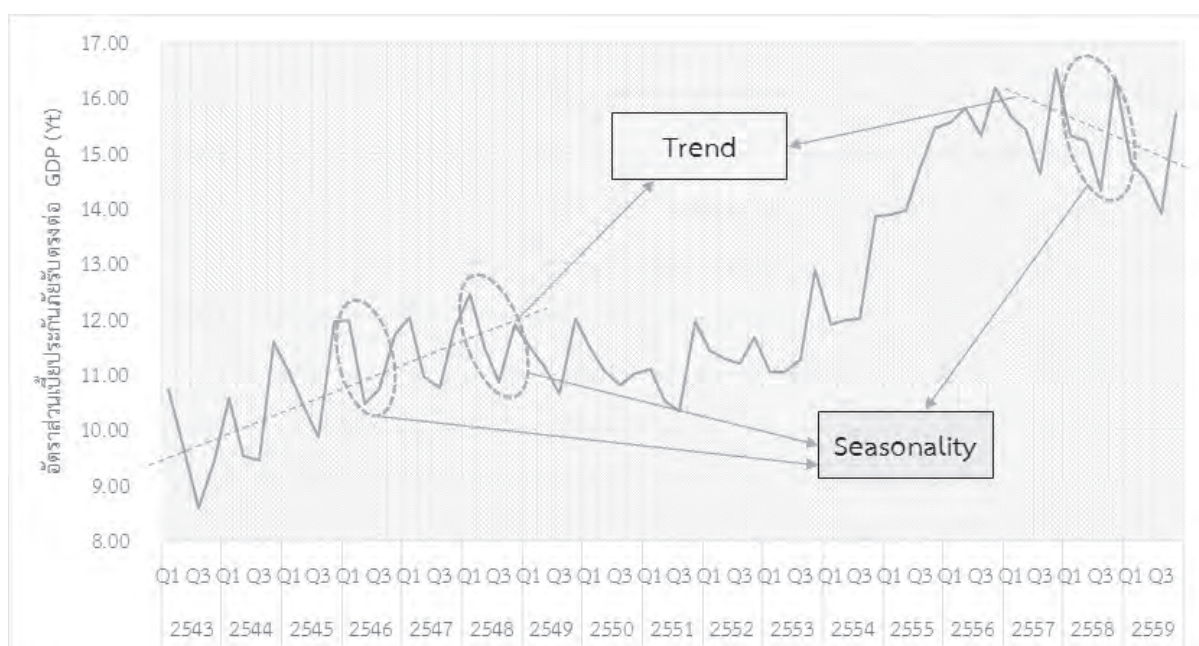
ตัวแบบที่ใช้ในการวิเคราะห์หอนุกรมเวลา

สำนักงานฯ ใช้เทคนิคค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่ 1 ปีแบบง่าย (Simple Moving Average) ของอัตราส่วนระหว่างเบี้ยประกันภัยรับตรง (Direct Premiums) ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) เพื่อช่วยจัดอันดับของฤดูกาล และนำมาสร้างสมการถดถอย (Regression Analysis) เพื่อใช้ในการประมาณอัตราการเติบโตของธุรกิจประกันวินาศภัยในอนาคต และทำการปรับด้วยค่าอิทธิพลของฤดูกาล ดังสมการที่ 2

$$\begin{aligned} \text{สมการที่ (2): } Y_t &= \text{ค่าอิทธิพลจากแนวโน้ม (T)} * \text{ค่าอิทธิพลจากฤดูกาล (S)} \\ \text{เมื่อ } Y_t &= \text{อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับตรงต่อ GDP} \\ &= (\text{เบี้ยประกันภัยรับโดยตรง} * 1,000) / \text{GDP} \end{aligned}$$

โดยกำหนดให้ C_t และ I_t ค่าเท่ากับ 1 เนื่องจากการพยากรณ์ระยะสั้น โดยมีสมมติฐานว่าไม่มีผลกระทบของวัฏจักรและค่าผันแปรจากเหตุการณ์ไม่ปกติเข้ามาเกี่ยวข้อง

รูปที่ 1 : กราฟแสดงอัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับตรงต่อ GDP ตั้งแต่ปี 2543 – 2559



ค่าอิทธิพลจากฤดูกาล (Seasonality)

สำนักงานฯ คำนวณค่าอิทธิพลจากฤดูกาลโดยหาค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่ 1 ปีแบบง่าย (Simple Moving Average: MA) ของอัตราส่วนระหว่างเบี้ยประกันภัยรับตรงต่อ GDP (Y_t) และนำค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่แบบง่ายมาทำการปรับด้วยการเฉลี่ยกับค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่อย่างง่ายในไตรมาสถัดไปเพื่อหาค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่แบบง่าย ณ จุดกึ่งกลางไตรมาส (Centered Moving Average: CMA) จากนั้นคำนวณหาค่าอิทธิพลจากฤดูกาล (S_t) ด้วยการหาอัตราส่วนระหว่าง อัตราส่วนระหว่างเบี้ยประกันภัยรับตรงต่อ GDP (Y_t) กับค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่แบบง่าย ณ จุดกึ่งกลางของไตรมาส (CMA) ดังตัวอย่างต่อไปนี้

ตารางที่ 1 : ตัวอย่างการคำนวณค่าอิทธิพลจากฤดูกาลสำหรับปี 2556

ปี	ไตรมาส	GDP (ล้านบาท)	เบี้ยประกันภัย รับตรง (ล้านบาท)	อัตราส่วนระหว่าง เบี้ยประกันภัยรับ ตรงต่อ GDP (Y_t)	ค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่ แบบง่าย 1 ปี (MA)	ค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่ แบบง่าย 1 ปี ณ จุดกึ่งกลางไตรมาส (CMA)	ค่าอิทธิพล จากฤดูกาล (S_t)
		(1)	(2)	(3)=(2)*1,000/(1)	(4)	(5)	(6)=(3)/(5)
2556	1	3,285,758	51,065	15.54	15.39	15.46	1.005
	2	3,139,197	49,607	15.80	15.53	15.62	1.012
	3	3,179,639	48,719	15.32	15.71*	15.73**	0.974
	4	3,316,572	53,688	16.19	15.74	15.69	1.032

*ค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่แบบง่าย 1 ปี สำหรับไตรมาสที่ 3 ปี 2556 = $(15.39 + 15.53 + 15.71 + 15.74) / 4 = 15.71$

**ค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่แบบง่าย 1 ปี ณ จุดกึ่งกลางไตรมาสที่ 3 ปี 2556 = $(15.71 + 15.74) / 2 = 15.73$

จากนั้นทำการหาค่าเฉลี่ยทางคณิตศาสตร์ (Arithmetic Average) ของค่าอิทธิพลจากฤดูกาลในแต่ละไตรมาส (S_t) โดยจะได้ค่าเฉลี่ยของค่าอิทธิพลจากฤดูกาล ดังตารางที่ 2

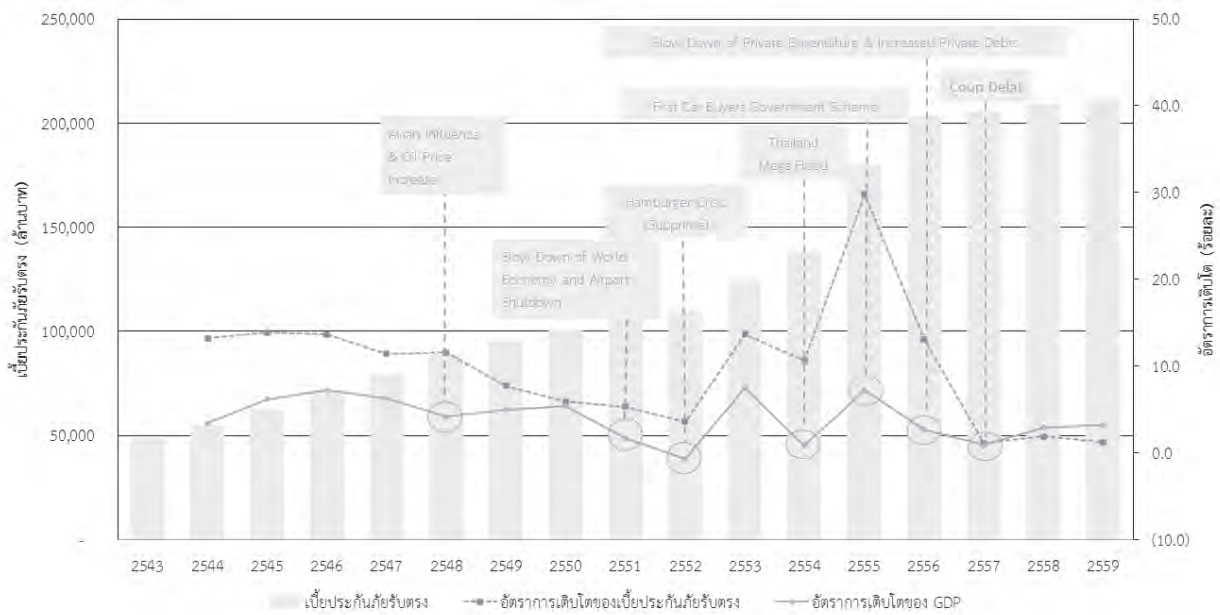
ตารางที่ 2 : ค่าเฉลี่ยของค่าอิทธิพลจากฤดูกาล (S_t) สำหรับแต่ละไตรมาส

ไตรมาสที่	1	2	3	4
ค่าเฉลี่ยของค่าอิทธิพลจากฤดูกาล	1.023	0.976	0.948	1.050

ค่าอิทธิพลจากแนวโน้ม (Trend)

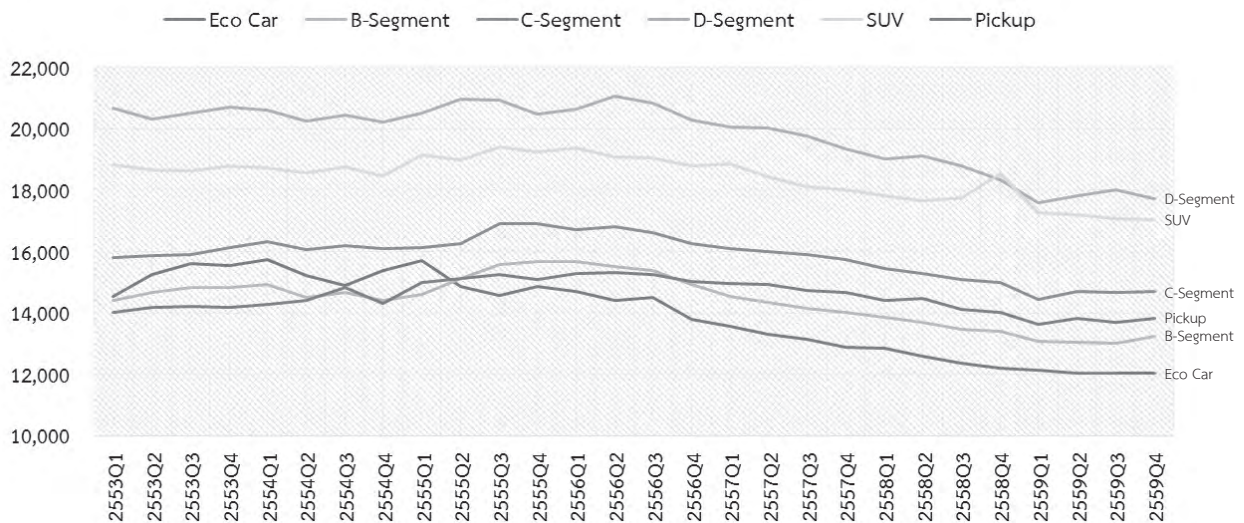
อัตราการเติบโตของธุรกิจประกันวินาศภัยมีแนวโน้มลดต่ำลงตั้งแต่ปี 2549 ตามภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัวและความไม่มั่นคงทางการเมือง โดยลดต่ำที่สุดในรอบหลายปีเนื่องจากวิกฤตเศรษฐกิจแฮมเบอร์เกอร์ (Hamburger Crisis) ในปี 2552 และกลับมาฟื้นตัวอีกครั้งหลังวิกฤตเศรษฐกิจดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2555 ที่รัฐบาลเริ่มดำเนินนโยบายรัดเข็มขัดครั้งแรก ส่งผลให้ธุรกิจประกันวินาศภัยมีการเติบโตอย่างสูง จนกระทั่งปี 2557 อัตราการเติบโตของธุรกิจประกันวินาศภัยกลับลดต่ำลงอย่างมาก เนื่องจากผลของการสิ้นสุดของนโยบายรัดเข็มขัดครั้งแรก ซึ่งเป็นนโยบายที่ส่งผลให้ยอดการทำประกันภัยรถยนต์ระหว่างปี 2555 – 2556 สูงผิดปกติ ประกอบกับการที่บริษัทประกันภัยแต่ละแห่งต่างก็ต้องการที่จะรักษาเป้าหมายการเติบโตและส่วนแบ่งทางการตลาดของตัวเองไว้ให้ได้มากที่สุด ทำให้กลยุทธ์ทางด้านราคาเป็นกลยุทธ์อันดับต้นๆ ที่บริษัทประกันภัยเลือกใช้

รูปที่ 2 : กราฟแสดงอัตราการเติบโตของธุรกิจประกันวินาศภัยตั้งแต่ปี 2543-2559



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

รูปที่ 3 : เบี้ยประกันภัยเฉลี่ยเฉพาะกรรมธรรม์ประกันภัยประเภท 1 แบ่งตามกลุ่มของรถยนต์ (Segment) ตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 ปี 2553 – ไตรมาสที่ 4 ปี 2559



- หมายเหตุ: 1) Eco Car ได้แก่ รถยนต์ที่มีขนาดไม่เกิน 1,200 C.C. เช่น Nissan March, Honda Brio เป็นต้น
2) B-Segment ได้แก่ รถยนต์ที่มีขนาดตั้งแต่ 1,200 – 1,500 C.C. เช่น Toyota Vios, Honda City เป็นต้น
3) C-Segment ได้แก่ รถยนต์ที่มีขนาดตั้งแต่ 1,500 – 2,200 C.C. เช่น Toyota Altis, Honda Civic เป็นต้น
4) D-Segment ได้แก่ รถยนต์นั่งขนาดกลาง เช่น Toyota Camry, Honda Accord เป็นต้น
5) SUV คือ รถยนต์อเนกประสงค์สมรรถนะสูง เช่น Honda BRV, Mazda CX-5, Nissan Juke เป็นต้น

ที่มา: สำนักงานอัตราเบี้ยประกันวินาศภัย

จากข้อมูลดังกล่าว สำนักงานฯ จึงเลือกใช้ข้อมูลตั้งแต่ปี 2557 ในการสร้างสมการถดถอย เพื่อสะท้อนถึงสภาวะการแข่งขันในตลาด และหลีกเลี่ยงแนวโน้มที่ผิดปกติจากนโยบายรถยนต์คันแรก โดยการสร้างสมการถดถอยจากข้อมูล อัตราส่วนระหว่างเบี้ยประกันภัยรับตรงต่อ GDP ที่ขจัดอิทธิพลจากฤดูกาลแล้ว (Y_t/S_t) ระหว่างปี 2557 – 2559 โดยสามารถสร้างสมการถดถอยได้ดังสมการที่ 3

สมการที่ (3) : $T_t = \beta_0 + \beta_1 * \text{lag number}$
 $T_t = 20.062 - 0.078 * \text{lag number}$
 เมื่อ T_t คือ ค่าของอิทธิพลแนวโน้มที่ไตรมาสที่ t
 β_0 คือ สัมประสิทธิ์ที่ได้จากสมการถดถอย ซึ่งเป็นค่าเฉลี่ยของค่าอิทธิพลแนวโน้มเมื่อตัวแปรอิสระมีค่าเท่ากับ 0
 β_1 คือ สัมประสิทธิ์ที่ได้จากสมการถดถอย ซึ่งเป็นพารามิเตอร์ที่บอกให้ทราบถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงของค่าอิทธิพลแนวโน้มเมื่อตัวแปรอิสระ (lag number) มีค่าเพิ่มขึ้น 1 หน่วย
 lag number คือ ค่าลำดับของไตรมาสในชุดข้อมูล

ตารางที่ 3 : ค่าพยากรณ์ค่าอิทธิพลจากแนวโน้มที่ได้จากสมการถดถอย (T_t) สำหรับแต่ละไตรมาส

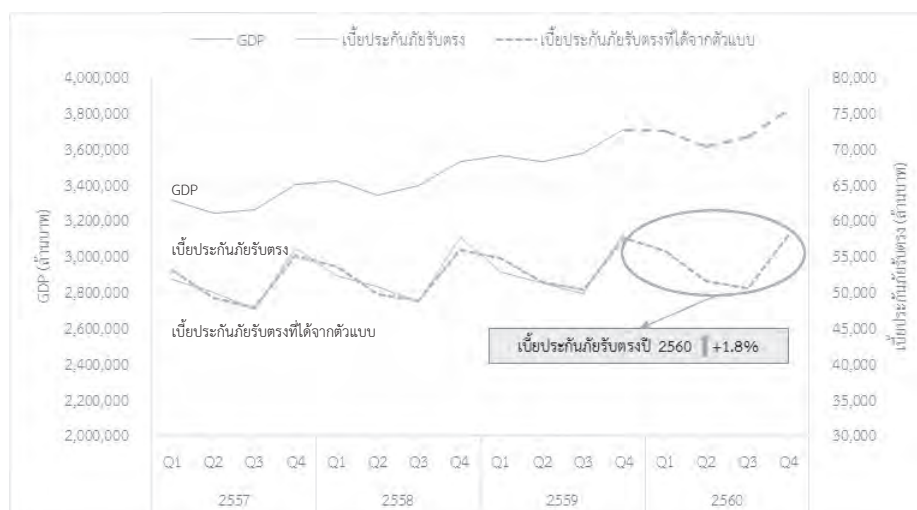
ปี	ไตรมาส	2557	2558	2559	2560*
ค่าอิทธิพลจากแนวโน้ม (T_t)	1	15.63	15.32	15.01	14.70
	2	15.55	15.24	14.93	14.62
	3	15.48	15.17	14.86	14.54
	4	15.40	15.09	14.78	14.47

*ค่าพยากรณ์ที่ได้จากสมการถดถอยดังสมการที่ 3

หลังจากที่ได้ประมาณค่าอิทธิพลจากฤดูกาล (S_t) และค่าอิทธิพลจากแนวโน้ม (T_t) ดังที่ได้กล่าวไปแล้ว สำนักงานฯสามารถพยากรณ์อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับตรงต่อ GDP ได้โดยการนำ ค่าอิทธิพลจากแนวโน้ม (T_t) มาคูณกับ ค่าอิทธิพลจากฤดูกาล (S_t) ดังสมการที่ 1 และนำอัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับตรงต่อ GDP ที่ได้จากการพยากรณ์ด้วยสมการที่ 1 มาคูณด้วยค่า GDP ที่ได้จากการประมาณการของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (NESDB) และคูณด้วย 1,000 บาท ดังสมการที่ 4 โดยจะได้ผลลัพธ์เป็นค่าพยากรณ์เบี้ยประกันภัยรับตรงดังรูปที่ 4

สมการที่ (4) : เบี้ยประกันภัยรับโดยตรงสำหรับไตรมาสที่ t ของปี 2560 = $(S_t * T_t) * \text{GDP} / 1,000$

รูปที่ 4 : เบี้ยประกันภัยรับตรงที่ได้จากการพยากรณ์ตามสมการที่ 4 สำหรับปี 2557 – 2560



จะเห็นว่าค่าพยากรณ์เบี้ยประกันภัยรับตรงที่ได้จากตัวแบบนั้นมีค่าใกล้เคียงกับเบี้ยประกันภัยรับตรงในช่วงปี 2557 – 2559 โดยอัตราความผิดพลาดอยู่ในช่วงร้อยละ 0.28 – 0.93 ซึ่งถือว่าตัวแบบสามารถพยากรณ์เบี้ยประกันภัยรับตรงได้ค่อนข้างแม่นยำ ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 : ตารางเปรียบเทียบเบี้ยประกันภัยรับตรงและค่าพยากรณ์ ตั้งแต่ ปี 2557 – ไตรมาสที่ 1 ปี 2560

ปี	เบี้ยประกันภัยรับตรง (ล้านบาท)	เบี้ยประกันภัยรับตรงที่ได้จากตัวแบบ (ล้านบาท)	อัตราความผิดพลาด (%)
	(1)	(2)	(3) = (2)/(1) - 1
2557	205,368	204,803	-0.28%
2558	209,279	207,815	-0.70%
2559	211,813	213,785	0.93%
2560Q1	55,389*	55,631	0.44%

*เบี้ยประกันภัยรับตรง รายไตรมาสล่าสุดจากรายงานการรับประกันภัยจำแนกตามช่องทางการขาย ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

มาตรการด้านการประกันภัยในปี 2560 ที่ส่งผลต่อมูลค่าเบี้ยประกันภัยรับตรงเนื่องจากการพยากรณ์ที่กล่าวไปแล้วข้างต้น เป็นการพยากรณ์ที่ไม่ได้คำนึงถึงปัจจัยภายนอกที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อเบี้ยประกันภัยรับตรงในปี 2560 โดยปัจจัยหลักที่ทางสำนักงานฯ ได้พิจารณาเพื่อใช้ในการปรับปรุงการพยากรณ์เบี้ยประกันภัยรับตรงสำหรับปี 2560 สามารถแบ่งเป็นได้ 4 ปัจจัยหลักดังนี้

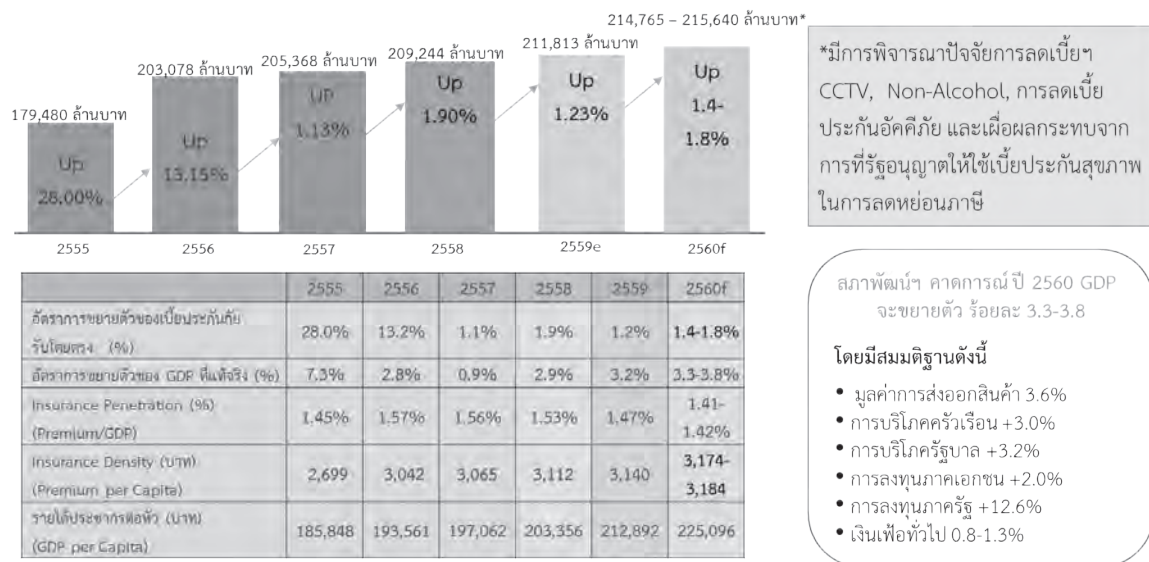
ตารางที่ 5 : ปัจจัยภายนอกที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อเบี้ยประกันภัยรับตรง และสมมติฐานที่ใช้ในการคำนวณผลกระทบต่อเบี้ยประกันภัยรับตรงในปี 2560

ปัจจัยที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่ออัตรา การเติบโตของเบี้ยประกันภัยรับตรง	ส่วนลดเบี้ยประกันภัย ตามคำสั่งนายทะเบียน	สมมติฐานที่ใช้ในการคำนวณผลกระทบ ต่อเบี้ยประกันภัยรับตรงในปี 2560	ผลกระทบต่อ เบี้ยประกันภัยรับตรง
1. คำสั่งนายทะเบียนที่ 8/2560 เรื่อง ให้ใช้อัตรา เบี้ยประกันภัยรถยนต์สำหรับรถยนต์ที่ติดตั้ง ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) มีผล บังคับใช้วันที่ 3 มีนาคม 2560	5%-10%	1.มีผู้เอาประกันภัยประมาณ 10% ติดกล้อง CCTV และได้ส่วนลดเบี้ยประกันภัย 5% 2.มีผู้เอาประกันภัยประมาณ 40% ไม่ติดแอลกอฮอล์ และได้ส่วนลดเบี้ยประกันภัย 10%	-0.20%
2. คำสั่งนายทะเบียนที่ 11/2560 เรื่อง ประกันภัย รถยนต์ปลอดแอลกอฮอล์ มีผลบังคับใช้วันที่ 1 มิถุนายน 2560	10%	3.มีผู้เอาประกันภัยประมาณ 10% ที่ติดกล้องและ ไม่ติดแอลกอฮอล์และได้ส่วนลดเบี้ยประกันภัย 15% 4.ส่งผลกระทบเฉพาะงานต่ออายุเท่านั้น (ประมาณ 50% ของเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ)	-0.60%
3.คำสั่งนายทะเบียนที่ 15/2560 เรื่อง แก้ไข เปลี่ยนแปลงอัตราเบี้ยประกัน (รายปี) สำหรับ กรมธรรม์อัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัย มีผลบังคับ ใช้วันที่ 1 ตุลาคม 2560	15%	ไม่ส่งผลกระทบต่อเบี้ยประกันภัยรับตรงเนื่องจาก อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทประกันภัยใช้อยู่ใน ปัจจุบันนั้นต่ำกว่าพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยอยู่แล้ว	0.0%
4.คำสั่งนายทะเบียนที่ 16/2560 เรื่อง แก้ไข เปลี่ยนแปลงอัตราเบี้ยประกันอัคคีภัยและ อัตราเบี้ยประกันภัยการประกันภัยความเสี่ยงภัย ทรัพย์สิน มีผลบังคับใช้วันที่ 1 ตุลาคม 2560	10%		

ปัจจัยที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่ออัตราการเติบโตของเบี้ยประกันภัยรับตรง	ส่วนลดเบี้ยประกันภัยตามคำสั่งนายทะเบียน	สมมติฐานที่ใช้ในการคำนวณผลกระทบต่อเบี้ยประกันภัยรับตรงในปี 2560	ผลกระทบต่อเบี้ยประกันภัยรับตรง
5.การนำเบี้ยประกันสุขภาพมาใช้ในการลดหย่อนภาษีเงินได้ ซึ่งอยู่ในระหว่างการดำเนินงานของกรมสรรพากร โดยคาดว่าจะสามารถลดหย่อนได้ไม่เกิน 15,000 บาท และใช้วงเงินเดียวกับการลดหย่อนค่าเบี้ยประกันชีวิต (รวมกันไม่เกิน 100,000 บาท)	ไม่มี	เนื่องจากไม่มีข้อมูล สำนักงานฯ จึงใช้วิธีการสอบถามความคิดเห็นจากบริษัทประกันภัยที่มีสัดส่วนการรับประกันสุขภาพในอัตราที่ค่อนข้างมาก โดยประมาณการว่าอัตราการเติบโตของการรับประกันสุขภาพในปีนี้จะอยู่ที่ 20% เมื่อได้รับผลกระทบจากปัจจัยดังกล่าว	+0.4%

จากปัจจัยภายนอกทั้งหมดที่ได้กล่าวดังตารางที่ 4 คาดว่าจะส่งผลกระทบต่ออัตราการเติบโตของเบี้ยประกันภัยรับตรงในปี 2560 ประมาณร้อยละ -0.4 ซึ่งจะทำให้ค่าพยากรณ์ของอัตราการเติบโตของเบี้ยประกันภัยรับตรงที่ปรับปรุงด้วยปัจจัยภายนอกในปี 2560 มีค่าอยู่ในช่วงประมาณร้อยละ 1.4 – 1.8

รูปที่ 5 : ตารางสรุปการคาดการณ์เบี้ยประกันภัยรับตรงของอุตสาหกรรมประกันวินาศภัย ปี 2560



สรุปได้ว่า การคาดการณ์อัตราการเติบโตของธุรกิจประกันวินาศภัย ปี 2560 ด้วยวิธีการวิเคราะห์อนุกรมเวลา จะมีอัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 1.4 – 1.8 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YOY) โดยคิดเป็นเบี้ยประกันภัยรับตรงในช่วงระหว่าง 214,765 – 215,640 ล้านบาท ซึ่งอัตราการเติบโตของธุรกิจประกันวินาศภัยจะต่ำกว่าอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติคาดการณ์ที่ร้อยละ 3.3 – 3.8 (ข้อมูล ณ วันที่ 15 พฤษภาคม 2560)

เอกสารอ้างอิง

- สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง, เศรษฐศาสตร์รู้ – อนุกรมเวลา (Time Series)
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ภาวะเศรษฐกิจในประเทศไทยไตรมาส
- สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย
- Engineering Statistics Handbook, Introduction to Time Series Analysis





ทำไมประเทศไทย ต้องมีสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติ (1)

โดย สายัณห์ จันทวิลาสวงศ์

ประธานกรรมการและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท เอ็กซ์เซลเลนซ์ บิซิเนส คอร์ปอเรชั่น อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด และประธานคณะกรรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ในคณะกรรมการการขับเคลื่อนการปฏิรูปเศรษฐกิจด้านอุตสาหกรรมและบริการ สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ (สปท.)



ถ้าจะถามว่า ทำไมประเทศไทยต้องมีสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติ ...ต้องตอบว่า

▶ ประเทศไทยควรมีสำนักรงานโลจิสติกส์แห่งชาติแล้ว

เพราะเรื่องของโลจิสติกส์เป็นเรื่องสำคัญที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศและในประเทศ การค้าชายแดน และความมั่นคงของประเทศ

▶ โลจิสติกส์คืออะไร ?

ประชาชน นักการเมือง รวมถึงข้าราชการอีกจำนวนมากมักจะเข้าใจผิดคิดว่าโลจิสติกส์คือการขนส่ง ซึ่งความจริงแล้ว การขนส่งเป็นเพียงส่วนหนึ่งของโลจิสติกส์

โลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันตั้งแต่เรื่องที่บ้าน การเดินทาง ที่ทำงาน โรงงาน รวมไปถึงเรื่องของเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ตั้งแต่อุตสาหกรรม การค้าบริการ การค้าระหว่างประเทศ การค้าชายแดน ความมั่นคง

ตัวอย่างง่าย ๆ เช่น เรื่องของโลจิสติกส์ที่บ้าน

การมีตู้เย็นหรือตู้กับข้าวเก็บอาหาร การมีแท้งค์เก็บน้ำเพื่อการดื่มและการชำระร่างกาย การมีรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ที่จอดรถ ล้วนเกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เพราะเป็นการเก็บอาหาร เก็บน้ำ และที่จอดรถยนต์พาหนะเพื่อความพร้อมในปัจจุบันและอนาคต

▶ โลจิสติกส์กับที่ทำงาน/โรงงาน

เมื่อออกจากบ้าน จะไปทำงานหรือประกอบธุรกิจ จะต้องมีความพาหนะหรือระบบขนส่งมวลชน เช่น รถยนต์ รถ Taxi รถมอเตอร์ไซด์ รถเมล์ รถไฟฟ้า รถใต้ดิน เพื่อโดยสารไปกลับระหว่างบ้านและที่ทำงาน โลจิสติกส์จึงเกี่ยวข้องกับการขนส่ง

เมื่อทำงาน จะต้องมีการจัดวางระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ เช่น ต้องมีการสั่งซื้อสินค้า อุปกรณ์ วัตถุดิบ เพื่อการใช้และผลิตเป็นสินค้า โดยต้องมีระบบการส่งของเข้าโรงงานที่เหมาะสม ไม่เก็บของหรือสินค้าที่มากหรือน้อยเกินไป มีระยะเวลาที่เหมาะสมในการส่งมอบและรับสินค้า จะต้องมีส่วนที่ที่เหมาะสมเพียงพอ ไม่มีพื้นที่มากหรือน้อยจนเกินไป โลจิสติกส์ในที่ทำงานหรือโรงงานจึงเกี่ยวข้องกับการจัดซื้อ จัดเก็บ ขนส่ง ส่งมอบ รับสินค้า และสต็อกสินค้า

▶ โลจิสติกส์กับการผลิตและการขาย

เมื่อจะผลิตสินค้า จะต้องมีการออกแบบภาชนะบรรจุและการออกแบบหีบห่อให้สวยงามเหมาะสมต่อการขนส่งและวางขายในร้านหรือห้าง จะต้องออกแบบระบบหมุนเวียนของวัตถุดิบและสินค้าที่จะวิ่งไปบนสายพานเข้าเครื่องจักรเพื่อการผลิตและไหลไปบรรจุลงกล่อง เพื่อการจัดเก็บในคลังสินค้าในโรงงานหรือนอกโรงงานเพื่อรอการจัดส่งไปตามร้านค้าต่าง ๆ ทั่วประเทศหรือรับกลับคืน

โลจิสติกส์จึงเกี่ยวข้องกับการผลิต การขาย การขนส่ง และการส่งมอบสินค้าให้ร้านค้า รวมไปถึงการเกี่ยวข้องกับการรับสินค้าที่แตกหักเสื่อมคุณภาพกลับคืนไปสู่ผู้ผลิตหรือเพื่อนำไปแก้ไข ปรับปรุง หรือทำลาย

▶ โลจิสติกส์กับการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ

การจะผลิตสินค้า จะต้องมีการสั่งซื้อเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือ วัตถุดิบ เพื่อการผลิต ซึ่งต้องสั่งซื้อและขนส่งจากต่างประเทศ โดยมีทั้งการขนส่งทางเรือ เครื่องบิน รถยนต์ รถไฟ เมื่อผลิตเสร็จ จะต้องขนส่งไปขายต่างประเทศ จึงต้องมีท่าเรือ สนามบิน รถไฟ รถบรรทุกเพื่อการจัดเก็บ/พัก และขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และต้องเชื่อมโยงเครือข่ายกับองค์กรต่างๆ เพื่อความไหลลื่นต่อเนื่องของการค้าการขนส่งระหว่างประเทศ



► โลจิสติกส์กับการค้าชายแดน

การค้าชายแดนของไทยกับประเทศในกลุ่ม CLMV (กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม) มีปริมาณและมูลค่าเพิ่มมากขึ้นทุกปี แต่ละปีมีมูลค่ามากกว่า 1.14 ล้านล้านบาท การค้าชายแดนจึงเกี่ยวข้องกับตัวสินค้า การขนส่งข้ามแดนด้วยรถบรรทุก เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากร และกฎหมายอื่น ๆ

► โลจิสติกส์กับความมั่นคงของประเทศ

การค้าระหว่างประเทศเกี่ยวข้องกับการขนส่งและการเข้าออกของยานพาหนะระหว่างประเทศ ซึ่งมีเรือ เครื่องบิน รถยนต์ เข้าออก รวมไปถึงการเข้าออกของบุคลากรด้วย โดยเฉพาะการค้าชายแดน จะมีคนต่างชาตินำรถบรรทุกสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านเข้าประเทศไทย เพื่อขายหรือส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้าน การเข้าออกของสินค้า ยานพาหนะ บุคลากร จึงเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศ

► โลจิสติกส์กับเศรษฐกิจพิเศษ การค้าชายแดน และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ประเทศไทยประกาศให้จังหวัด 10 จังหวัดชายแดนเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ และประกาศให้อีก 3 จังหวัดเป็นระเบียงเศรษฐกิจของภาคตะวันออก เขตเศรษฐกิจพิเศษเหล่านี้จะประสบผลสำเร็จ จะมีนักลงทุนไปลงทุนสร้างโรงงานหรือประกอบธุรกิจหรือไม่ ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง แต่หนึ่งในหลายปัจจัยคือระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือคือระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงด้วยกันในหลาย ๆ รูปแบบ ทั้งรถ เรือ เครื่องบิน รถไฟ และท่อ ซึ่งประเทศไทยยังไม่ให้ความสำคัญกับเรื่องนี้

► โลจิสติกส์กับสินค้าเกษตร

ประเทศไทยเป็นประเทศเกษตรกรรม ปลูกพืช ทำรายได้และเลี้ยงพลเมืองทั้งประเทศ เช่น ข้าว ยางพารา มันสำปะหลัง ข้าวโพด ปาล์ม ผลไม้ แต่ประเทศไทยไม่เคยมีศูนย์รับส่ง จัดเก็บกระจายสินค้า

เกษตร ต้นทุนโลจิสติกส์ด้านการเกษตรจึงสูง ชาวนาต้องอาศัยรถบรรทุกของโรงสีในการรับข้าวเปลือกจากที่นาไปโรงสี ทำให้ต้นทุนสูงขึ้น

จะเห็นได้ว่าโลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันของประชาชน เกี่ยวข้องกับระบบเศรษฐกิจ การค้าภายในประเทศ การค้าระหว่างประเทศ การค้าชายแดน การผลิต การค้าบริการ การขนส่ง การจัดเก็บ กระจายสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าเกษตร รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เช่น ท่าเรือ สนามบิน สถานีรถไฟ ท่ารถบรรทุก พลังงาน น้ำ ไฟฟ้า และความมั่นคง

กิจกรรมต่าง ๆ ของโลจิสติกส์มีมากมายและเกี่ยวข้องกับหน่วยงานในภาครัฐไม่น้อยกว่า 16 หน่วยงาน

แต่ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยไม่มีการบูรณาการกัน แต่ละหน่วยงานต่างคนต่างทำตามขอบเขต เป้าหมาย และงบประมาณของแต่ละหน่วยงาน ไม่มีองค์กรหลักที่มีอำนาจในการบริหารควบคุม ตรวจสอบและประเมินประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศ หรือคือไม่มีหน่วยงานที่เป็นเจ้าภาพโดยตรง

อันดับความสามารถทางการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระดับสากลจึงตกจากอันดับที่ 35 ในปี 2014 เป็นอันดับที่ 45 ในปี 2016 แพ้มาเลเซีย 10 อันดับ โดยมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในปี 2557 เท่ากับ 14.1% หมายความว่าราคาสินค้า 100 บาท จะมีต้นทุนโลจิสติกส์สูงถึง 14.1 บาท

เมื่อระบบโลจิสติกส์ของไทยเป็นเช่นนี้ เราจะไปสู้หรือแข่งขันอย่างไรกับประเทศต่าง ๆ ในโลก และจะรองรับการค้าต่างประเทศและการค้าบริการกับอาเซียนตามกรอบความตกลง AEC ได้อย่างไร ?

ดังนั้น ประเทศไทยจึงต้องมีหน่วยงานที่บริหาร ควบคุม กำกับดูแล ตรวจสอบ และประเมินผลด้านโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศเพื่อรองรับ Thailand 4.0





คณะกรรมการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย

ปี 2560-2562

ผลการเลือกตั้งนายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย รวมถึง กรรมการในตำแหน่งต่าง ๆ และประธานคณะกรรมการทั้ง 8 สาขา ประจำปี 2560-2562 ปรากฏออกมาเป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดย นายจิรพันธ์ อัคระธนกุล ได้รับการเลือกตั้งจากคณะกรรมการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย ให้ดำรงตำแหน่ง นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย ประจำปี 2560-2562 ซึ่งนับเป็นนายกสมาคมฯ คนที่ 24 หลังจากเคยดำรงตำแหน่งดังกล่าวติดต่อกัน 4 ปี เมื่อปี 2552-2556 ทางกองบรรณาธิการวารสารประกันภัยขอร่วมแสดงความยินดีกับ นายกสมาคมฯ และคณะกรรมการบริหารสมาคมฯ ชุดใหม่ทุกท่านมา ณ ที่นี้

นอกจากการได้มาซึ่งนายกสมาคมประกันวินาศภัยไทยคนใหม่ คณะกรรมการบริหารสมาคมประกันวินาศภัยไทยชุดใหม่ยังได้ถือเอา วาระโอกาสที่สมาคมฯ ครบรอบ 50 ปีของการก่อตั้งในปี 2560 นี้ ให้ความเห็นชอบในการปรับเปลี่ยน วิสัยทัศน์ (Vision) เป้าประสงค์

(Objective) และ พันธกิจ (Mission) ของสมาคมฯ ให้ทันสมัยมากยิ่งขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับการก้าวไปสู่ยุคของ "ไทยแลนด์ 4.0" ก้าวต่อไปของ สมาคมประกันวินาศภัยไทยในวาระโอกาสครบรอบปีที่ 50 จึงนับเป็น ก้าวที่น่าจับตามองเป็นอย่างยิ่ง

วิสัยทัศน์ (VISION)

"เป็นองค์กรที่ส่งเสริมและสนับสนุนให้ธุรกิจประกันวินาศภัย เป็นเสาหลักของระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ"

เป้าประสงค์ (OBJECTIVE)

"ธุรกิจประกันวินาศภัยมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน"

สำหรับพันธกิจที่ปรับเปลี่ยนใหม่ของสมาคมฯ นั้น ได้มีการ กำหนดกรอบแนวทางดำเนินการพันธกิจใน 4 ด้าน ดังนี้

▶ พันธกิจที่ 1 ด้านประชาชน

1. สร้างและยกระดับความตระหนักรู้และความเข้าใจในการนำการประกันวินาศภัยมาเป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยง และส่งเสริมสนับสนุนให้ประกันวินาศภัยเป็นปัจจัยที่ 5 ในการดำรงชีวิตของประชาชน

กรอบแนวทางดำเนินการ:

- 1) เสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความเสี่ยงในรูปแบบต่าง ๆ และประโยชน์ที่จะได้รับการใช้การประกันวินาศภัยมาเป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยง
- 2) ส่งเสริมการพัฒนาผลิตภัณฑ์ประกันภัยให้มีความหลากหลาย และสามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภคแต่ละกลุ่มได้เหมาะสมมากยิ่งขึ้น

2. สร้างความเชื่อมั่นและการเป็นที่ยอมรับของธุรกิจประกันวินาศภัยไทย

กรอบแนวทางดำเนินการ:

- 1) สร้างการตระหนักรู้ของประชาชนเกี่ยวกับบทบาทและความสำคัญของธุรกิจประกันวินาศภัยไทยในการมีส่วนช่วยสนับสนุนและค้ำจุนความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ
- 2) ยกระดับกระบวนการทำงานของบริษัทสมาชิก และพัฒนาคุณภาพการให้บริการในทุก Touch point กับผู้เอาประกันภัย
- 3) สนับสนุนโครงการความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) เพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับธุรกิจประกันวินาศภัยไทย



▶ พันธกิจที่ 2 ด้านหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

1. ยกระดับและเพิ่มบทบาทของธุรกิจประกันวินาศภัยไทยในการเป็นผู้บริหารความเสี่ยงมีอาชีพให้กับภาครัฐ

กรอบแนวทางดำเนินการ:

- 1) ผลักดันให้ภาครัฐมีมาตรการต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการประกันวินาศภัยภาคบังคับสำหรับองค์กรที่ให้บริการสาธารณะ และขยายการทำประกันวินาศภัยกับบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศ
- 2) ร่วมกับภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการนำข้อมูลสถิติมาวิเคราะห์ เพื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมในการนำการประกันวินาศภัยมาใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยงให้กับภาครัฐ (เช่น ประกันภัยพิบัติ ประกันสุขภาพ ประกันพืชผล ประกันการท่องเที่ยว เป็นต้น)

2. ประสานงาน เจรจา และขยายความร่วมมือกับภาครัฐและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

กรอบแนวทางดำเนินการ:

- 1) เพิ่มพูนความสัมพันธ์กับองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการประกันวินาศภัยทั้งในประเทศ และต่างประเทศ
- 2) ร่วมกับภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดแนวทางการพัฒนาการบริหารจัดการที่เน้นเทคโนโลยี และนวัตกรรม เพื่อเตรียมพร้อมกับเศรษฐกิจดิจิทัล
- 3) ร่วมมือกับภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาทุนมนุษย์เพื่อเข้าสู่ธุรกิจประกันวินาศภัยไทย

▶ พันธกิจที่ 3 ด้านหน่วยงานกำกับดูแล

1. ขยายความร่วมมือ เพิ่มการประสานงานและเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับหน่วยงานกำกับดูแล

กรอบแนวทางดำเนินการ:

- 1) ประสานงาน เจรจา และขยายความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับหน่วยงานกำกับดูแล เพื่อให้การดำเนินการของหน่วยงานกำกับดูแลสามารถส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาให้ธุรกิจประกันภัยมีความมั่นคงและมีประสิทธิภาพในการให้บริการผู้เอาประกันภัย
- 2) พัฒนาการบริหารจัดการระบบฐานข้อมูลกลางด้านการประกันภัย (IBS) และการนำฐานข้อมูลไปใช้ประโยชน์

2. ส่งเสริมให้ธุรกิจ ควบคุม ดูแลกันเอง

กรอบแนวทางดำเนินการ:

- 1) ส่งเสริมสนับสนุนให้บริษัทสมาชิกสามารถปฏิบัติตามมาตรฐานการกำกับดูแลและข้อกำหนดตามมาตรฐานสากล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นจากผู้กำกับดูแล
- 2) เพิ่มการมีส่วนร่วมในกระบวนการกำหนดหลักเกณฑ์การกำกับดูแล การออกกฎหมาย การกำหนดเงื่อนไขและกฎระเบียบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของธุรกิจประกันวินาศภัยไทย

▶ พันธกิจที่ 4 ด้านบริษัทสมาชิก

1. สร้างเสถียรภาพ พัฒนาคุณภาพและมาตรฐานการดำเนินงานอย่างมีจรรยาบรรณ

กรอบแนวทางดำเนินการ:

- 1) ส่งเสริมให้บริษัทสมาชิกมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีธรรมาภิบาล
- 2) ส่งเสริมให้บริษัทสมาชิกเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่าย ควบคุมต้นทุนการดำเนินงานนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินงานให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- 3) ส่งเสริมให้บริษัทสมาชิกเน้นการแข่งขันด้านผลิตภัณฑ์และการให้บริการแทนการเน้นการแข่งขันด้านราคาเป็นสำคัญ



2. ส่งเสริมและพัฒนาทุนมนุษย์ รวมถึงการพัฒนางานวิจัยเพื่อรองรับและตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงในการดำเนินธุรกิจและการดำเนินชีวิตในยุค Thailand 4.0

กรอบแนวทางการดำเนินการ:

- 1) สร้างความรู้และความตระหนักรู้ต่อความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับความเสี่ยงรูปแบบใหม่ ภายใต้บริบทที่ระบบเศรษฐกิจและการเงินโลกมีความเชื่อมโยงกันและอยู่ในสภาวะที่มีความผันผวน (Volatility) ความไม่แน่นอนเหนือการคาดการณ์ (Uncertainty) ความซับซ้อน (Complexity) และความไม่ชัดเจนของผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้น (Ambiguity) เพื่อให้บริษัทประกันวินาศภัยสามารถประกอบธุรกิจให้เหมาะสมกับสภาวะการณ์ที่เปลี่ยนไปและสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันให้เกิดขึ้น
- 2) พัฒนาผลิตภัณฑ์และการให้บริการด้านประกันวินาศภัยให้มีความหลากหลาย ครอบคลุม เหมาะสมกับความเสี่ยงของแต่ละประเภทของธุรกิจและผู้เอาประกันภัยแต่ละกลุ่ม และนำนวัตกรรมมาเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานและการให้บริการ
- 3) ยกระดับการพัฒนาทุนมนุษย์ในธุรกิจประกันวินาศภัยเพื่อให้ทันต่อความเปลี่ยนแปลงและท้าทายของธุรกิจในปัจจุบัน
- 4) ส่งเสริมการวิจัยและขยายการพัฒนาระบบข้อมูลของธุรกิจประกันวินาศภัย ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

3. สนับสนุนการเตรียมความพร้อมของบริษัทสมาชิกในการเปิดเสรีทางการเงินอย่างเต็มรูปแบบ

กรอบแนวทางการดำเนินการ:

ส่งเสริมให้บริษัทสมาชิกเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อเตรียมพร้อมรับการเปิดเสรีทางการเงิน และร่วมเป็นผู้นำกลุ่มประเทศ CLMVT

4. ส่งเสริมความร่วมมือ ความสามัคคี และการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นระหว่างบริษัทสมาชิก

กรอบแนวทางการดำเนินการ:

เพิ่มกิจกรรมเพื่อขยายการพบปะระหว่างสมาชิกพร้อมเพิ่มบทบาทในการเป็นองค์กรกลางเพื่อส่งเสริมการเกื้อหนุนธุรกิจระหว่างกัน





คณะกรรมการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย ประจำปี 2560-2562



นายจิรพันธ์ ทัศนะกุล
นายกสมาคมฯ



นายพดล สันติภากรณ์
อุปนายกสมาคมฯ



นายสมพจน์ เจริญพานทอง
อุปนายกสมาคมฯ



นายอานนท์ ังวสุ
เลขาธิการ



นายโอฬาร วงศ์สุพิชชู้
รองเลขาธิการ



นางสาวนิตยา พิริยะธรรมวงศ์
เหรัญญิก และประธาน
คณะกรรมการการ
บัญชี - การเงิน และการลงทุน



นายอรัญ ศรีว่องไทย
นายทะเบียน และประธาน
คณะกรรมการ
กฎหมาย และกฎระเบียบ



นายชาติชาย ชินเวชกิจวานิชย์
ประธานคณะกรรมการ
ประกันภัยทรัพย์สิน



นายอรรณพ พรธิติ
ประธานคณะกรรมการ
ประกันภัยทางทะเล
และโลจิสติกส์



นายวาสิศ ลำชำ
ประธานคณะกรรมการ
ประกันภัยยานยนต์



นายปัญญา รอดลอยกุก
ประธานคณะกรรมการ
ประกันภัยเบ็ดเตล็ด



นายปิติพงศ์ พิศาลบุตร
ประธานคณะกรรมการ
ประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ



นายพีระพัฒน์ เมฆสิงห์วี
ประธานคณะกรรมการ
พัฒนาธุรกิจ
และวิชาการประกันภัย



นายสมพร สืบกุล
กรรมการ
และกรรมการที่ปรึกษา
คณะกรรมการประกันภัย
ทรัพย์สิน



นายชินคิจ มิชิ
กรรมการ
และกรรมการที่ปรึกษา
คณะกรรมการประกันภัย
ทางทะเลและโลจิสติกส์



นายเรืองเดช คุษสุรพจน์
กรรมการ
และกรรมการที่ปรึกษา
คณะกรรมการประกันภัย
ยานยนต์



นายกรร เลาทพงษ์ชนะ
กรรมการ
และกรรมการที่ปรึกษา
คณะกรรมการประกันภัย
เบ็ดเตล็ด



นายวิมล จิตต์สนอง
กรรมการ
และกรรมการที่ปรึกษา
คณะกรรมการประกันภัย
อุบัติเหตุและสุขภาพ



นายกรกฤต คำเรืองฤทธิ์
กรรมการ
และกรรมการที่ปรึกษา
คณะกรรมการการบัญชี-การเงิน
และการลงทุน



นายกุลวัฒน์ เจนวนันวิทย์
กรรมการ
และกรรมการที่ปรึกษา
คณะกรรมการ
กฎหมายและกฎระเบียบ



นายมนตร์ วงศ์ท่าเรือ
กรรมการ



ระเบียงภาพ



ประชุมชี้แจงการปรับปรุงพิกัดอัตราเบี้ยประกันอัคคีภัย อัตราเบี้ยประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน และแนวทางการดำเนินงานของคณะกรรมการประกันภัยทรัพย์สิน

คณะกรรมการประกันภัยทรัพย์สิน จัดประชุมชี้แจงการปรับปรุงพิกัดอัตราเบี้ยประกันอัคคีภัย อัตราเบี้ยประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน และแนวทางการดำเนินงานของคณะกรรมการประกันภัยทรัพย์สิน เมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2560 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



สัมมนา เรื่อง “ประชุมบท Compliance” หน้าทีของบริษัทประกันวินาศภัย

คณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ จัดสัมมนาเรื่อง “ประชุมบท Compliance” หน้าทีของบริษัทประกันวินาศภัย เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2560 ณ โรงแรมดิเอ็มเมอรัลด์



โครงการอบรมความรู้ประกันภัย Training for the Trainers สำหรับการประกันภัยข้าวนาปี ประจำปี 2560

สำนักงาน คปภ. ได้ร่วมกับสมาคมประกันวินาศภัยไทยจัดโครงการอบรมความรู้ประกันภัยให้กับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานต่าง ๆ ที่จะไปถ่ายทอดความรู้ต่อเกษตรกร โดยกลุ่มเป้าหมายได้แก่ เจ้าหน้าที่ ธ.ก.ส. เกษตรจังหวัด เกษตรอำเภอ หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด คณะกรรมการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติระดับอำเภอ (ก.ช.ภ.อ.) นายอำเภอ ปลัดอำเภอ นายกองค์การบริหารส่วนตำบล พัฒนาการจังหวัด พัฒนาการอำเภอ พัฒนาการชุมชน ประชาสัมพันธ์จังหวัด สื่อมวลชน และนักจัดรายการวิทยุท้องถิ่น โดยให้ความรู้ความเข้าใจในหลักการของการประกันภัยก่อนเข้าสู่ความรู้ในโครงการประกันภัยแต่ละเรื่องต่อไป ซึ่งการดำเนินการโครงการดังกล่าวได้จัดทำอย่างต่อเนื่อง โดยในครั้งนี้ได้ดำเนินการจัดอบรม 9 ครั้ง และได้ดำเนินการจัดอบรมไปแล้วทั้งสิ้น 6 ครั้ง ในช่วงเดือน พฤษภาคม - สิงหาคม 2560

ครั้งที่ 1 วันที่ 7 - 8 พฤษภาคม 2560 ณ โรงแรมพูลแมน ราชา ออคิต จังหวัดขอนแก่น



ครั้งที่ 2 วันที่ 22 - 23 พฤษภาคม 2560 ณ โรงแรมแกรนด์ฮิลล์รีสอร์ท จังหวัดนครสวรรค์



ครั้งที่ 3 วันที่ 6 - 7 มิถุนายน 2560 ณ โรงแรมสุขโขทัยเทรเซอร์ รีสอร์ท แอนด์สปา จังหวัดสุโขทัย





ระเบียบภาพ

ครั้งที่ 4 วันที่ 13 - 14 มิถุนายน 2560 ณ โรงแรมชั้นธารา เวลเนส รีสอร์ท แอนด์สปา จังหวัดฉะเชิงเทรา



ครั้งที่ 5 วันที่ 19 - 20 มิถุนายน 2560 ณ โรงแรมลองบีช ชะอำ จังหวัดเพชรบุรี



ครั้งที่ 6 วันที่ 26 - 27 มิถุนายน 2560 ณ โรงแรมเทพนคร จังหวัดบุรีรัมย์





ติดกล้องหน้ารถ... ได้ส่วนลด เบี้ยประกันภัย

ที่มาข้อมูล: สำนักงาน คปภ.



ประเทศไทยมีสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับสองของโลก และกรุงเทพมหานครยังได้ชื่อว่าเป็นเมืองที่มีการจราจรติดขัดเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก สาเหตุสำคัญประการหนึ่งเกิดจากการขาดวินัยจราจร และไม่เคารพกฎหมายของผู้ขับขี่ ซึ่งการสร้างวินัยจราจรและป้องกันการฝ่าฝืนกฎหมายนั้น นอกจากเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจแล้ว การให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมเป็นเรื่องสำคัญยิ่ง ทำให้หลายภาคส่วนมีความห่วงใย และมีข้อเสนอแนะว่าระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ที่ติดตั้งกับรถมีส่วนสำคัญในการตรวจสอบวินัยจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนเป็นหลักฐานสำคัญในการยืนยันถึงการกระทำความผิด ซึ่งนอกจากจะช่วยให้ผู้ขับขี่ขับรถด้วยความระมัดระวัง ไม่กล้าฝ่าฝืนกฎจราจรแล้ว ยังช่วยป้องกันการเกิดเหตุอาชญากรรมได้อีกทางหนึ่งด้วย

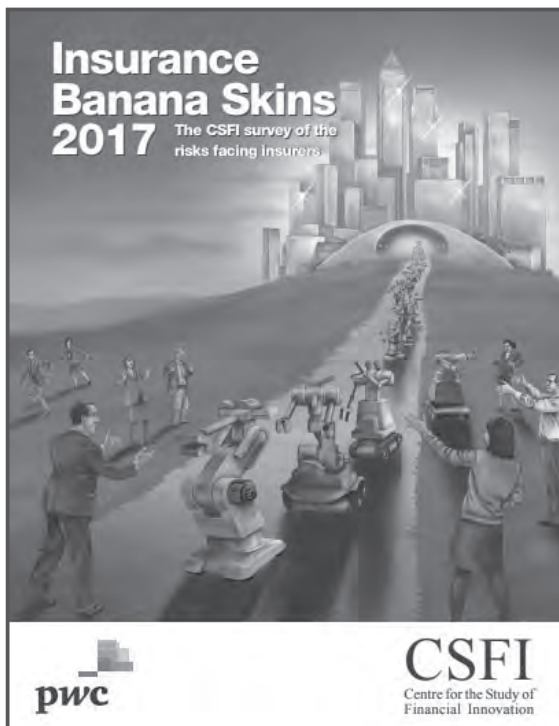
จากความสำคัญดังกล่าว สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) จึงได้หารือกับฝ่ายที่เกี่ยวข้องรวมทั้งภาคธุรกิจประกันภัย โดยมีข้อสรุปว่าเห็นควรใช้มาตรการด้านประกันภัยช่วยจูงใจให้มีการติดตั้งกล้อง CCTV ไว้ในรถยนต์มากขึ้น เพื่อให้ผู้ขับขี่รถยนต์มีความระมัดระวังในการขับขี่ เนื่องจากผู้ขับขี่มีแนวโน้มที่จะกังวลว่า มีกล้องที่ติดตั้งอยู่กับรถยนต์คันอื่นบนท้องถนนบันทึกภาพเคลื่อนไหวได้ ทำให้การขับขี่รถยนต์ทุกครั้งผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น และคาดว่าจะสามารถลดอุบัติเหตุทางท้องถนนลงได้ นอกจากนี้ หลักฐานการเกิดอุบัติเหตุที่ถูบันทึกได้โดยกล้องติดรถยนต์ ยังสามารถช่วยให้บริษัทประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

สำนักงาน คปภ. จึงได้มี คำสั่งนายทะเบียนที่ 8/2560 เรื่อง ให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ สำหรับรถยนต์ที่ติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ที่ติดตั้งกับรถยนต์ โดยกล้องที่ติดตั้งกับ

รถยนต์ตามเจตนารมณ์ของคำสั่งนายทะเบียนนี้ให้หมายถึงกล้องติดรถยนต์ทุกประเภทที่ใช้ติดตั้งภายในรถยนต์ที่สามารถบันทึกภาพเคลื่อนไหว แต่ไม่รวมถึงอุปกรณ์อื่นที่นำมาดัดแปลงเพื่อให้มีลักษณะการใช้งานเช่นเดียวกับกล้องติดรถยนต์ และไม่มีการกำหนดมาตรฐานคุณภาพ ราคา ของกล้องติดรถยนต์ ซึ่งการติดตั้งกล้องติดรถยนต์นี้จะทำให้ผู้เอาประกันภัยรถยนต์ได้รับส่วนลดจากเบี้ยประกันภัยสำหรับการทำรถยนต์ภาคสมัครใจ ร้อยละ 5-10 ของเบี้ยประกันภัยสุทธิ โดยผู้เอาประกันภัยต้องแสดงหลักฐานภาพถ่ายการติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ที่ติดตั้งกับรถยนต์คันเอาประกันภัยในเวลาทำสัญญาประกันภัย และต้องติดตั้งไว้ตลอดระยะเวลาเอาประกันภัยด้วย โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 3 มีนาคม 2560 เป็นต้นไป

ดังนั้น ผู้เอาประกันภัยรายใหม่หรือรายเก่าที่ทำหรือต่ออายุสัญญาประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจตั้งแต่วันที่ 3 มีนาคม 2560 เป็นต้นไป จะได้รับส่วนลดเบี้ยประกันภัยจากการติดตั้งกล้องติดรถยนต์ โดยส่วนลดดังกล่าว ผู้เอาประกันภัยสามารถดูได้ในช่องส่วนลดอื่น ๆ ที่หน้าตารางกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยติดตั้งและทำสัญญาประกันภัยเมื่อคำสั่งนี้มีผลบังคับใช้แล้ว แต่ไม่ได้รับส่วนลดเบี้ยประกันภัย ผู้เอาประกันภัยสามารถขอส่วนลดเบี้ยประกันภัยกับบริษัทได้ในภายหลัง ทั้งนี้ ผู้เอาประกันภัยต้องติดตั้งกล้องดังกล่าวไว้กับรถยนต์ตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย ซึ่งหากมีข้อสงสัยหรือต้องการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมติดต่อได้ที่ สายด่วน คปภ. 1186





(ที่มาภาพ: www.pwc.com)

Insurance Banana Skins 2017



โดย ดร. ปิยวดี ไชวศิริกิจ

คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและวิชาการประกันภัย

Risk Intelligence ในฉบับนี้เป็นการสรุปสาระสำคัญของ Insurance Banana Skins 2017 ซึ่ง PriceWaterhouseCoopers (PwC) และ The Centre for the Study of Financial Innovation (CSFI) ได้ร่วมกันจัดทำขึ้นเพื่อสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหารระดับสูงในธุรกิจประกันภัยทั่วโลก ว่าจะมีความเสี่ยงใดที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจประกันภัยโดยรวมในระยะเวลา 2-3 ปีข้างหน้า

Insurance Banana Skins 2017 ฉบับนี้เป็นการสำรวจที่ได้จัดทำขึ้นเป็นครั้งที่ 6 และได้รวบรวมความเห็นจากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนทั้งสิ้น 836 คน จาก 52 ประเทศทั่วโลก ความเสี่ยงสูงสุด 10 อันดับของธุรกิจประกันภัยในภาพรวมและในภูมิภาคเอเชีย แปซิฟิก เป็นดังนี้ค่ะ

ความเสี่ยงสูงสุด 10 อันดับ

ธุรกิจประกันชีวิต	ธุรกิจประกันวินาศภัย	ธุรกิจประกันภัยต่อ	ภูมิภาคเอเชีย แปซิฟิก
1. อัตราดอกเบี้ย	1. เทคโนโลยี (ความเสี่ยงใหม่)	1. ความเสี่ยงด้าน Cyber	1. การบริหารการเปลี่ยนแปลง
2. การบริหารการเปลี่ยนแปลง	2. การบริหารการเปลี่ยนแปลง	2. การบริหารการเปลี่ยนแปลง	2. เทคโนโลยี
3. ความเสี่ยงด้าน Cyber	3. ความเสี่ยงด้าน Cyber	3. ผลตอบแทนจากการลงทุน	3. ความเสี่ยงด้าน Cyber
4. ผลตอบแทนจากการลงทุน	4. การแข่งขัน	4. เศรษฐกิจมหภาค	4. ผลตอบแทนจากการลงทุน
5. เทคโนโลยี	5. ผลตอบแทนจากการลงทุน	5. เทคโนโลยี	5. Talent
6. กฎหมาย	6. กฎหมาย	6. การแข่งขัน	6. ชื่อเสียง
7. ผลิตภัณฑ์ที่รับประกันผลตอบแทน	7. Talent	7. การแทรกแซงทางการเมือง	7. คุณภาพผู้บริหาร
8. การประกอบธุรกิจ	8. อัตราดอกเบี้ย	8. อัตราดอกเบี้ย	8. การประกอบธุรกิจ
9. เศรษฐกิจมหภาค	9. เศรษฐกิจมหภาค	9. กฎหมาย	9. อัตราดอกเบี้ย
10. Talent	10. คุณภาพของผู้บริหาร	10. การลดต้นทุน	10. การแข่งขัน



ประเด็นที่น่าสนใจจากผลสำรวจในปีนี้ก็คือ ความเสี่ยงอันดับต้นๆ ที่ถูกระบุล้วนเกี่ยวข้องกับการเตรียมความพร้อมของธุรกิจประกันภัยเพื่อรับมือกับการเปลี่ยนผ่านเข้าสู่ยุคดิจิทัล ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อโครงสร้าง เทคโนโลยี ผลิตภัณฑ์ รูปแบบการให้บริการ ช่องทางการจำหน่าย และรูปแบบของความเสี่ยงของบริษัทประกันภัยในมิติที่ผู้บริหารไม่เคยประสบมาก่อน ในขณะที่ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการเมืองก็ยังคงเป็นความท้าทายในการบริหารจัดการของบริษัทประกันภัยเช่นกัน

มาดูรายละเอียดของความเสี่ยง Top Ten ของธุรกิจประกันภัยกันนะคะว่าผู้บริหารทั่วโลกคิดเห็นกันอย่างไรบ้าง

1. เทคโนโลยี (Technology)

ความเสี่ยงด้านเทคโนโลยีขึ้นแท่นความเสี่ยงอันดับ 1 สำหรับธุรกิจประกันภัย ผู้ตอบแบบสอบถามมองว่าบริษัทประกันภัยติดกับดักของระบบคอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีที่ถูกออกแบบมาสำหรับการทำงานเมื่อหลายสิบปีก่อน ซึ่งไม่สามารถจะรองรับกับรูปแบบการทำงานตลอดจนพฤติกรรมและความคาดหวังของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน นอกจากนี้แล้ว การใช้ระบบคอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีรุ่นเก่า ทำให้ประสิทธิภาพของธุรกิจประกันภัยดูเชย ลำสมัย และไม่ดึงดูดใจ

ถึงแม้การนำเทคโนโลยีมาเพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานภายในจะเป็นปัจจัยสำคัญในการลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความอยู่รอดของบริษัทประกันภัยในระยะยาวก็ตาม แต่ต้นทุนในการเปลี่ยนระบบคอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีเดิมซึ่งลำสมัยและขาดความเชื่อมโยงกันระหว่างระบบและเทคโนโลยีที่มีอยู่ จะก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายมูลค่าสูงและอาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลประกอบการของบริษัทได้ ด้วยเหตุนี้ จึงทำให้หลายบริษัทตัดสินใจที่จะยังคงทำงานบนระบบเดิมที่มีอยู่ต่อไป นอกเหนือจากเม็ดเงินที่บริษัทประกันภัยจะต้องลงทุนไปในระบบใหม่แล้ว ผู้บริหารยังมีความกังวลว่าเทคโนโลยีใหม่ที่จะนำมาใช้อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงรูปแบบใหม่ตามมาในอนาคตด้วย

ผู้ตอบแบบสอบถามยังให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีจะนำมาซึ่งภัยคุกคามในรูปของบริษัทประกันภัยรูปแบบใหม่ซึ่งจะมีกระบวนการทำงานที่สั้นและกระชับ มีต้นทุนต่ำ และมีเทคโนโลยีที่ทันสมัย สามารถรองรับข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ได้ และสามารถนำข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อหาช่องทางพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่สามารถสร้างผลกำไรให้กับบริษัทได้ดีกว่าบริษัทประกันภัยแบบดั้งเดิม

2. การบริหารการเปลี่ยนแปลง (Change Management)

ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและการเปลี่ยนแปลงที่กำลังเกิดขึ้น เช่น รถยนต์ไร้คนขับ (Driverless Cars) เครือข่ายอินเทอร์เน็ตที่เชื่อมโยงทุกสิ่งเข้าด้วยกัน (Internet of Things) ปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence) เทคโนโลยี Telematics และเทคโนโลยีทางด้านประกันภัย (InsurTech) ตลอดจนพฤติกรรมและความคาดหวังของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม และช่องทางการจำหน่ายในรูปแบบใหม่ ส่งผลให้การบริหารการเปลี่ยนแปลงทะยานขึ้นเป็นความเสี่ยงอันดับ 2 ของธุรกิจประกันภัยในปี

การเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็ว รุนแรง และหลากหลายรูปแบบนี้ อาจส่งผลกระทบต่อความคุ้นเคยและรูปแบบและวิธีการทำธุรกิจประกันภัยแบบดั้งเดิมตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ และสร้างความท้าทายให้กับผู้บริหารของบริษัทประกันภัยในมิติที่ไม่เคยประสบมาก่อนและอาจพลิกโฉมของธุรกิจประกันภัยอย่างคาดไม่ถึงในอนาคต ทั้งรูปแบบการทำธุรกิจ การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมกับความเสี่ยงในแต่ละกลุ่มย่อย เบี้ยประกันภัยรวบรวมที่ลดลงเนื่องมาจากความถี่และความรุนแรงของเคลมที่คาดว่าจะลดลงในอนาคต

หากบริษัทประกันภัยไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไปได้ ไม่สามารถก้าวข้ามแนวคิดแบบเดิมเดิมซึ่งจะกีดขวางการสร้างนวัตกรรมให้เกิดขึ้น และยังคงพึ่งพาระบบคอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีที่ตกยุค ก็อาจทำให้ลูกค้าของบริษัทหันไปหาทางเลือกอื่นที่สามารถตอบโจทย์ความต้องการได้ดีกว่า

ผู้ตอบแบบสอบถามยังมีความเห็นว่า กลุ่มผู้บริโภคในอนาคตซึ่งเป็นเจนเนอเรชันใหม่ที่อายุน้อยและมีรูปแบบการใช้ชีวิตที่ต่างไปจากลูกค้าปัจจุบันอาจให้ความสำคัญกับการประกันภัยลดลง หากบริษัทประกันภัยไม่สามารถหาช่องทางการจำหน่ายทางดิจิทัลที่สามารถเข้าถึงผู้บริโภคเหล่านั้นได้แล้ว ก็จะทำให้เบี้ยประกันภัยรับโดยรวมลดลงได้เช่นกัน ด้วยเหตุนี้ บริษัทประกันภัยข้ามชาติหลายรายจึงได้ร่วมเป็นพันธมิตรกับบริษัทที่เป็น InsurTech เพื่อที่จะทดลองและพัฒนาช่องทางการจำหน่ายรูปแบบใหม่หรือเทคโนโลยีใหม่ที่จะช่วยสนับสนุนการทำธุรกิจในอนาคต



3. ความเสี่ยงด้านไซเบอร์ (Cyber Risk)

ปริมาณธุรกรรมประกันภัยผ่านทางช่องทางดิจิทัลที่เพิ่มมากขึ้นและการเก็บข้อมูลรายละเอียดของลูกค้าจำนวนมากในฐานข้อมูล ทำให้บริษัทประกันภัยเป็นแหล่งเป้าหมายของการโจมตีทางไซเบอร์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และอาจนำมาซึ่งความเสียหายอย่างรุนแรง ทั้งในรูปของการหยุดชะงักทางธุรกิจ การถูกทำลายฐานข้อมูล การถูกจารกรรมหรือเรียกค่าไถ่ข้อมูลลูกค้าโดยเฉพาะข้อมูลส่วนบุคคลที่สำคัญ ข้อมูลทางการเงิน และข้อมูลทางการแพทย์ ค่าใช้จ่ายในการชดเชยค่าเสียหายให้กับลูกค้า การถูกปรับและดำเนินการตามกฎหมายจากผู้กำกับดูแล ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงและภาพลักษณ์ของบริษัทประกันภัยในที่สุด

ต้นทุนที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการเพื่อป้องกันความเสี่ยงด้านไซเบอร์ ตลอดจนการจัดสรรทรัพยากรที่จำเป็นนับเป็นความท้าทายของบริษัทประกันภัย การประเมินโอกาสในการเกิดและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นก็เป็นสิ่งที่ยากต่อการคาดการณ์เช่นกัน นอกจากนี้ รูปแบบของการโจมตีทางไซเบอร์ในปัจจุบันที่มีการพัฒนาไปสู่การโจมตีซึ่งมีรัฐบาลหรือกลุ่มองค์กรเป็นผู้หนุนหลังหรือที่เรียกว่า “สงครามไซเบอร์” นั้น ก็อาจก่อให้เกิดความเสียหายมูลค่ามหาศาลและเป็นภัยคุกคามต่อธุรกิจประกันภัยก็เป็นได้

ถึงแม้การโจมตีทางไซเบอร์ที่เกิดขึ้นบ่อยในปัจจุบันอาจเป็นการสร้างโอกาสให้กับบริษัทประกันภัยในการพัฒนากิจกรรมประกันภัยที่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการคุกคามทางไซเบอร์ แต่ด้วยข้อมูลที่มีอย่างจำกัดและความยากในการสร้างแบบจำลองเพื่อพยากรณ์ความเสี่ยงด้านไซเบอร์ จึงทำให้การพัฒนากิจกรรมประกันภัยไซเบอร์ตลอดจนการพิจารณารับประกันภัยและการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยมีความท้าทายอย่างมาก นอกจากนี้แล้ว กรณีกิจกรรมประกันภัยไซเบอร์อาจเป็นการสร้างแรงจูงใจและเป็นแรงกระตุ้นให้กับเหล่า Hackers ในการโจมตีเพื่อเรียกค่าไถ่ข้อมูลของลูกค้าเพิ่มขึ้นในอนาคต

4. การแข่งขัน (Competition)

การแข่งขันที่ทวีความรุนแรงมากขึ้นและ Capacity ที่มีเหลืออยู่ส่งผลให้เกิดสงครามการตัดราคาและการหันเบี้ยประกันภัยอย่างไม่เคยปรากฏมาก่อนและอาจส่งผลกระทบต่อความอยู่รอดของบริษัทประกันภัยในอนาคต บริษัทประกันภัยที่ไม่สามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำธุรกิจให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปจะสูญเสียความสามารถในการแข่งขันให้กับคู่แข่งในรูปแบบใหม่ ซึ่งอาจเป็นบริษัทที่เป็นผู้นำด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี เช่น Google Facebook และ Amazon

บริษัทเหล่านี้สามารถจะคิดค้นและพัฒนาผลิตภัณฑ์ประกันภัยใหม่หรือช่องทางการจำหน่ายใหม่ที่สามารถเข้าถึงลูกค้าแต่ละกลุ่มได้ดีกว่าบริษัทประกันภัยแบบดั้งเดิม เนื่องจากบริษัทเหล่านี้มีต้นทุนในการดำเนินงานที่ต่ำกว่าบริษัทประกันภัย และมีฐานข้อมูลขนาดใหญ่ของลูกค้าซึ่งมีรายละเอียดลึก ข้อมูลของลูกค้าที่มีอยู่จะถูกนำมาวิเคราะห์เพื่อจำแนกและจัดกลุ่มความเสี่ยง เพื่อจะนำเสนอความคุ้มครองและผลิตภัณฑ์ประกันภัยที่เหมาะสมกับความเสี่ยงของลูกค้าแต่ละกลุ่มแต่ละรายได้ดีกว่าผลิตภัณฑ์ประกันภัยที่มีอยู่ในปัจจุบัน

5. ผลตอบแทนจากการลงทุน (Investment Performance)

อัตราดอกเบี้ยที่ต่ำในช่วงหลายปีที่ผ่านมาและความผันผวนของตลาดทุนส่งผลกระทบต่อธุรกิจประกันภัยซึ่งพึ่งพาผลตอบแทนจากการลงทุนมาช่วงพุงรายได้และกำไรจากการรับประกันภัยที่ลดลง

อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนในระดับต่ำอาจเป็นแรงผลักดันให้บริษัทประกันภัยลงทุนที่เสี่ยงกว่าเดิมเพื่อให้ได้ผลตอบแทนที่สูงขึ้นตามต้องการ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเงินกองทุนที่ต้องดำรงไว้ตามกฎหมายเพื่อรองรับความเสี่ยงที่ต้องเพิ่มสูงขึ้นเช่นกัน

6. กฎหมาย (Regulation)

ผู้บริหารบริษัทประกันภัยทั่วโลกเห็นพ้องต้องกันว่ากฎหมายที่ออกมาเพิ่มมากขึ้นทำให้ธุรกิจประกันภัยต้องเผชิญกับความเสี่ยงในการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ความไม่แน่นอนของกฎหมายซึ่งกำลังอยู่ในระหว่างการดำเนินการของผู้กำกับดูแล ทำให้การประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นทำได้ยาก และกฎหมายที่จะออกมาใหม่นั้นอาจส่งผลกระทบรุนแรงต่อรูปแบบการทำธุรกิจของบริษัทประกันภัยในอนาคต

การออกกฎหมายเพิ่มเติมอย่างต่อเนื่องส่งผลให้ต้นทุนของบริษัทเพิ่มมากขึ้น เนื่องมาจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ ความซับซ้อนของกฎหมาย ความยากในการปฏิบัติตามกฎหมาย และเงินกองทุนที่เกี่ยวข้อง ต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นนี้อาจกีดขวางการสร้างนวัตกรรมใน



ธุรกิจประกันภัยและทำให้บริษัทประกันภัยเสียเวลาในการพัฒนาระบบและกระบวนการทำงานให้สอดคล้องและรองรับกับกฎหมายที่ออกมาแทนที่จะใช้เวลาในการพัฒนาผลิตภัณฑ์หรือนวัตกรรมใหม่เพื่อรองรับกับความต้องการของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไป

นอกจากนี้แล้ว กฎหมายที่ออกมาอาจไม่สะท้อนและสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลง แนวโน้ม และความเสี่ยงในปัจจุบันและที่กำลังจะเกิดในอนาคต การขาดความเข้าใจในประเด็นดังกล่าวส่งผลให้เกิดความเหลื่อมล้ำของกฎหมายที่มีผลบังคับใช้กับบริษัทประกันภัยในปัจจุบันกับกฎหมายที่มีผลบังคับใช้สำหรับคู่แข่งรูปแบบใหม่ที่จะเข้ามาในธุรกิจประกันภัย อาทิ บริษัทที่เป็นผู้นำและผู้เชี่ยวชาญด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยีการอยู่ภายใต้การกำกับดูแลที่เข้มข้นและขาดความยืดหยุ่นย่อมส่งให้บริษัทประกันภัยสูญเสียความได้เปรียบในการแข่งขันอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

7. Talent (Human Talent)

ธุรกิจประกันภัยถูกมองว่าเป็นธุรกิจที่ไม่ดึงดูดใจ เป็นรองจากธนาคารและสถาบันการเงินอื่น และถูกมองว่าเป็นฐานในการก้าวขึ้นไปสู่งานที่ดีกว่าในอนาคต ชื่อเสียงของธุรกิจประกันภัยในมุมมองของคนรุ่นใหม่แย่กว่าที่เคยเป็นมา นอกจากนี้แล้ว กฎหมายกฎระเบียบที่ทยอยออกมาอย่างต่อเนื่องและผลประกอบการที่ไม่โดดเด่นของธุรกิจประกันภัยทำให้การสรรหาและรักษา Talent เป็นไปได้ยาก

Talent ที่จบใหม่จากมหาวิทยาลัยมีแนวโน้มที่จะทำงานในบริษัทที่ถูกมองว่าเป็นบริษัทแห่งอนาคต ซึ่งก็คือบริษัทด้านเทคโนโลยี คนรุ่นใหม่ไม่นิยมทำงานในบริษัทที่มีขนาดใหญ่ซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกเลิกจ้างได้ง่าย มีความต้องการเป็นหุ้นส่วนธุรกิจมากกว่าเป็นพนักงานบริษัท นิยมทำงานแบบพาร์ทไทม์ ฟรีแลนซ์ หรือรับงานเป็นชิ้น มากกว่าการทำงานแบบเต็มเวลาในบริษัท

8. อัตราดอกเบี้ย (Interest Rate)

อัตราดอกเบี้ยในระดับต่ำส่งผลให้ผลตอบแทนจากการลงทุนของบริษัทลดต่ำลง และท้ายที่สุดแล้วจะส่งผลกระทบต่อรายได้และผลกำไรของบริษัท อัตราดอกเบี้ยที่ต่ำสร้างแรงกดดันในการบริหารจัดการ การควบคุมค่าใช้จ่าย การเติบโตของเบี้ยประกันภัย การควบคุมการจัดการสินไหมของบริษัทประกันภัย และการบริหารจัดการสินทรัพย์และหนี้สินให้มีความสอดคล้องกัน ทั้งยังก่อให้เกิดความกังวลเกี่ยวกับแนวโน้มของอัตราดอกเบี้ยในอนาคตว่าจะเป็นเช่นไร

ด้วยสภาวะดังที่กล่าวมา จึงอาจเป็นเหตุทำให้ผู้บริหารของบริษัทประกันภัยต้องดำเนินแผนกลยุทธ์เพื่อความอยู่รอดในระยะสั้นมากกว่าจะคำนึงถึงอนาคตของบริษัทในระยะยาว บริษัทอาจมีการปรับแผนการดำเนินงานและยินดีที่จะรับความเสี่ยงเพิ่มมากขึ้นเพื่อแลกกับผลตอบแทนและกำไรที่อาจจะได้รับเพิ่มมากขึ้น และลดการรับประกันภัยในงานที่ต้องมีเงินกองทุนมารองรับสูงหรือมีต้นทุนที่สูง

9. เศรษฐกิจมหภาค (Macro-Economy)

ความไม่แน่นอนของสถานการณ์ทางการเมืองทั่วโลกโดยเฉพาะการได้รับเลือกเป็นประธานาธิบดีของโดนัลด์ ทรัมป์ ถูกมองว่าเป็นสาเหตุก่อให้เกิดความผันผวนของภาวะเศรษฐกิจโลกและส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจประกันภัยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ นโยบายการปกป้องผลประโยชน์ทางการค้าของสหรัฐอเมริกาทำให้เสถียรภาพทางเศรษฐกิจมีความไม่แน่นอน มีความซับซ้อนเพิ่มมากขึ้น และยากต่อการคาดการณ์

การชะลอตัวทางเศรษฐกิจซึ่งส่งผลให้การบริโภคของประชาชนลดต่ำลง ผนวกกับ capacity ที่มีเหลือในตลาดประกันภัย ย่อมก่อให้เกิดการตัดอัตราเบี้ยประกันภัยเพื่อแย่งชิงรายได้เข้าบริษัทและการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นด้วย

10. คุณภาพผู้บริหาร (Quality of Management)

คุณภาพของผู้บริหารในการนำพาองค์กรฝ่าฟันความท้าทายในปัจจุบันและสร้างสรรค์นวัตกรรมใหม่ให้เกิดขึ้นยังคงติดอันดับความเสี่ยงในปีนี้ ผู้บริหารบริษัทประกันภัยถูกมองว่าเป็นผู้คุ้มกฏและปกป้องตำนานของบริษัทมากกว่าจะเป็น Change Agents ที่ก้าวข้ามวิธีการคิดแบบเดิม ๆ และสามารถสร้างการเปลี่ยนแปลงและปฏิวัติปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำธุรกิจของบริษัทประกันภัยให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้อย่างเหมาะสมในอนาคต

ผู้บริหารยุคใหม่ควรต้องมีความรู้ความเข้าใจและมุมมองที่หลากหลายและผสมผสาน ทั้งในด้านของกฎหมาย เทคโนโลยี การบริหารจัดการต้นทุน การบริหารบุคลากร และผลิตภัณฑ์ประกันภัย เนื่องจากธุรกิจประกันภัยขาดแรงดึงดูด Talent ในทุกระดับ การสรรหา Talent ในระดับผู้บริหารจึงเป็นความท้าทายอีกประการหนึ่งของธุรกิจประกันภัยค่ะ





ฟิตเนสจิ้งแล้ว มีจ่ายหรือไม่ (กับธุรกิจชำระเบี้ยครั้งเดียว)



โดย พิชุ เจียรณณิทธิสิน (ทอมมี่)

นายกสมาคมคณิตศาสตร์ประกันภัยแห่งประเทศไทย /
กรรมการผู้จัดการ บริษัท แอคชูเรียล บิสซิเนส โซลูชัน จำกัด

เมื่อเร็ว ๆ นี้มีข่าวที่ประชาชนแห่ร้องเรียนฟิตเนสแห่งหนึ่งจนสคบ. ต้องเข้ามาช่วยดูแล ซึ่งทำให้หวนคิดถึงเหตุการณ์ของ California fitness ว่าเหตุการณ์นี้จะซ้ำรอยเดิมหรือไม่

เรื่องราวของข่าวนี้จะจบลงอย่างไรนั้นก็อยู่นอกเหนือการคาดการณ์ แต่สิ่งหนึ่งที่สามารถหยิบยกขึ้นมาคุยกันได้ก็คือ ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับตัวลูกค้านั้นคงจะมีขึ้นไม่มากนักน้อยอยู่เป็นแน่ โดยเฉพาะถ้าย้อนไปถึง California fitness คนที่เสียค่าสมาชิกแบบชำระครั้งเดียว แต่บริษัทสัญญาว่าจะให้บริการไปตลอดชีวิต

คุ้น ๆ ไหมครับว่าวิธีการแบบนี้มันเหมือนกับสินค้าของบริษัทประกันภัยอยู่ไม่น้อย โดยภาษาทางการของแบบประกันนั้นจะเรียกว่า “ซิงเกิลพรีเมียม (Single Premium)” ซึ่งคงไม่ได้แปลว่า “พรีเมียมที่ยังใส่ออยู่” แต่มันคือแบบประกันที่ชำระเบี้ยครั้งเดียวคุ้มครองยาว ๆ เช่น 10 ปี หรือ 20 ปี เป็นต้น

ต่างกันตรงที่ตัวสินค้าสำหรับบางธุรกิจที่ไม่ได้มีเงินคืนในเวลาที่ไม่ตาย หรือจ่ายเงินค่าสินไหมไ้ในเวลาที่ไม่ตาย เพียงแต่ธุรกิจเหล่านั้นได้สัญญาว่าจะให้บริการตลอดระยะเวลาที่กำหนดไว้ (แต่ไม่มีสิทธิให้ถอน หรือถ้าถอนออกแล้วก็จะไม่ได้รับเงินคืนใด ๆ) และถ้าในสัญญาเขียนว่าตลอดชีวิต ก็หมายถึงตลอดชีวิตของผู้บริโภคเอง หรือไม่ก็ตลอดชีวิตของบริษัท (จนกว่าบริษัทจะเจ๊ง) ซึ่งแล้วแต่ว่าอย่างไหนจะสิ้นอายุชั้ยก่อนกัน

ธุรกิจประกันภัยเป็นธุรกิจที่ได้รับเงินก้อนมาก่อนและมีพันธะที่จะต้องส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้าไปตามที่สัญญาเอาไว้ ซึ่งในที่นี้ก็คือ “ความคุ้มครอง” หรือ “เงินคืนเมื่อสิ้นสุดสัญญา” และเมื่อเป็นแบบนี้แล้วบริษัทประกันภัยจึงเป็นบริษัทที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ “คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)” ที่กำหนดว่าบริษัทจะต้องตั้ง “เงินสำรองประกันภัย” เพื่อให้มีเงินเพียงพอแก่ลูกค้าในเวลาที่จะต้องใช้จ่าย ไม่ว่าจะเป็นการถอนก่อนครบกำหนดสัญญา หรือเงินที่ต้องคืนตามสัญญาเมื่อสิ้นสุดสัญญาประกันภัย



“เงินสำรองประกันภัย” สำหรับลูกค้าในที่นี้จะต้องคำนึงถึงอัตราดอกเบี้ยที่คาดว่าจะลงทุนได้ (เพราะคงไม่เอาเงินไปฝังไว้ในตู้มเฉย ๆ) อัตราการถอนเงินออกก่อนครบกำหนดสัญญา (เพราะไม่ต้องตั้งเงินสำรองให้กับคนที่ถอนเงินออกไปแล้ว) อัตราการตายของลูกค้า (ถ้าลูกค้าตายก็จะเอาเงินสำรองส่วนนี้ออกไป และจ่ายค่าสินไหมทดแทน) ให้เป็นไปตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งว่าด้วยอัตราดอกเบี้ยบวกกับความน่าจะเป็นต่าง ๆ ในการจำลองธุรกิจ

สิ่งที่แตกต่างกันและเป็นคำถามระหว่างธุรกิจประกันภัยกับธุรกิจอื่น (เช่น ฟิตเนส) เวลาที่ “ได้รับเงินก้อนมาก่อนและมีพันธะที่จะต้องส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้าไปตามที่สัญญา” ก็คือ 1) ถ้าถอนก่อนแล้วจะมีเงินคืนหรือไม่ และ 2) ได้มีการตั้งเงินสำรองทางคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับลูกค้าหรือไม่

ธุรกิจที่ชำระเงินล่วงหน้าไปเป็นก้อนแบบนี้อาจจะระบุในสัญญาว่า ลูกค้าจะไม่มีสิทธิได้รับเงินคืนแม้แต่สตางค์เดียวในเวลาที่อยากจะยกเลิกสัญญา ซึ่งว่ากันทางกฎหมายแล้ว ถ้าลูกค้าเองยินยอมที่จะเซ็นสัญญาก็ถือว่าเป็นเรื่องที่ช่วยไม่ได้ หากแต่สำหรับสินค้าประกันนั้น สัญญาประกันภัยในแต่ละฉบับสำหรับธุรกิจประกันภัยนั้นจะต้องได้รับการอนุมัติจาก “คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)” เสียก่อนว่าจะไม่เป็นการเอาเปรียบลูกค้า

ปัญหาจะเกิดขึ้นถ้า “เงินสำรองทางคณิตศาสตร์ประกันภัย” สำหรับลูกค้านั้น ไม่ได้ถูกคำนวณเอาไว้หรือถ้าคำนวณเอาไว้ก็คำนวณไว้ได้ไม่เพียงพอ โดยอาจตีความได้ว่า บริษัทเอาเงินก้อนที่รับมาจากลูกค้านั้นมารู้เป็นกำไรในปีนั้นเลย แล้วก็ปล่อยให้ค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นมาภายหลัง ซึ่งบริษัทก็ต้องไปเอาเงินก้อนจากลูกค้าคนใหม่มาโปะให้กับค่าใช้จ่ายในการให้บริการของลูกค้าคนเก่าอยู่เรื่อย ๆ จนเมื่อเวลาที่ลูกค้าเก่ามีจำนวนมากขึ้น ค่าใช้จ่ายจึงมากขึ้น แต่หาว่าเงินก้อนที่หามาได้จากลูกค้าใหม่ ไม่ได้เติบโตเท่ากับค่าใช้จ่ายที่มากขึ้นจากลูกค้าเก่า ผลสุดท้ายก็คือการขาดสภาพคล่องและขาดทุนในที่สุด

ที่วิเคราะห์มาทั้งหมดนี้เป็นการตั้งสมมติฐานในมุมมองนักคณิตศาสตร์ประกันภัย จะถูกหรือจะผิดก็ถือว่าเป็นกรณีศึกษาแล้วกันครับ





สปีดความปลอดภัยทางถนนโลก “ลดเร็ว ลดเสี่ยง” (SAVE LIVES SLOW DOWN)

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด โดยนายพนตล สันติภากรณ์ กรรมการผู้จัดการ ร่วมพิธีปล่อยขบวนรณรงค์สปีดหาความปลอดภัยทางถนนโลก “ลดเร็ว ลดเสี่ยง” (SAVE LIVES SLOW DOWN) ซึ่งจัดโดยมูลนิธิเมาไม่ขับและภาคีเครือข่ายรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ณ หน้าอาคารสำนักงานองค์การสหประชาชาติประจำประเทศไทย ถนนราชดำเนิน กรุงเทพฯ

สิ้นมันคงเดินหน้าสานต่อกิจกรรม “สิ้นมันคงอยากเห็นเด็กไทยสุขภาพดี” ปีที่ 3

บริษัท สิ้นมันคงประกันภัย จำกัด (มหาชน) เดินหน้าสานต่อกิจกรรมดี ๆ เพื่อสังคม โดยล่าสุดได้มอบอุปกรณ์ในห้องพยาบาลและเวชภัณฑ์ พร้อมอุปกรณ์กีฬา ภายใต้โครงการ “สิ้นมันคงอยากเห็นเด็กไทยสุขภาพดี” ปีที่ 3 ให้กับโรงเรียนบ้านหนองบัว จ.กาญจนบุรี โดยมีคณะอาจารย์และนักเรียนเป็นผู้รับมอบ ทั้งนี้ กิจกรรมดังกล่าวจัดขึ้นเพื่อสนับสนุนให้สถานศึกษามีห้องพยาบาลที่ได้มาตรฐาน เป็นแหล่งให้บริการด้านสุขภาพอนามัยที่สามารถใช้งานได้สะดวก และเพียงพอต่อการให้บริการ รวมถึงเพื่อสร้างเสริมสุขภาพพลานามัยที่แข็งแรงให้กับนักเรียนภายในโรงเรียน

“นวกิจจิตอาสา” ร่วมสร้างบ้านผู้ประสบภัยพิบัติ

มณฑลทหารบกที่ 16 นำคณะ “นวกิจจิตอาสา” บริษัท นวกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน) ร่วมกิจกรรมทาสีบ้านผู้ยากไร้และประสบภัยพิบัติธรรมชาติในพื้นที่จังหวัดสมุทรสงคราม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในกิจกรรมทำดีใน “โครงการสร้างบ้านผู้ยากไร้และช่วยเหลือเด็กที่มีความต้องการพิเศษ เณลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ”

BKI ใจอาสาร่วมกิจกรรมหน่วยแพทย์เคลื่อนที่ช่วยเหลือผู้พิการ

บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน) หรือ BKI และมูลนิธิกรุงเทพประกันภัย ร่วมกิจกรรมออกหน่วยแพทย์เคลื่อนที่สถาบันสิรินธรเพื่อการฟื้นฟูสมรรถภาพทางการแพทย์แห่งชาติ เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ในโครงการสนับสนุนมูลนิธิศูนย์สิรินธรเพื่อการฟื้นฟูสมรรถภาพทางการแพทย์แห่งชาติ เนื่องในวาระพิเศษที่บริษัทฯ ครบรอบ 70 ปี โดยผู้บริหารและพนักงานจิตอาสากรุงเทพประกันภัยกว่า 20 คนเข้าร่วมกิจกรรมตามจุดต่าง ๆ ได้แก่ จุดลงทะเบียนและคัดกรองผู้ป่วย ช่วยพยาบาลผู้มารับการตรวจไปยังจุดต่าง ๆ จัดเตรียมอุปกรณ์การผลิตและซ่อมแซมแขน-ขา และกายอุปกรณ์เสริม ณ โรงพยาบาลเจ้าพระยาอภัยภูเบศร อ.เมือง จ.ปราจีนบุรี

พลังบุญกิยร่วมสร้างถวายในหลวง ครั้งที่ 87

ดร. สมพร สืบถวิลกุล กรรมการผู้จัดการใหญ่ คุณวิษชุดา ไตรธรรม ผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสารองค์กรและ CSR บมจ.ทิพยประกันภัย นำหน่วยหนุมาณทิพยจิตอาสา พร้อมพนักงานสาขาภาคเหนือ และกัลยาณมิตร จัดโครงการ “พลังบุญกิยร่วมสร้างถวายในหลวง” ครั้งที่ 87 เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลอุทิศแด่ในหลวง รัชกาลที่ 9 สร้างห้องน้ำเพื่อสาธารณประโยชน์ แทนห้องน้ำเดิมที่ชำรุดทรุดโทรม โดยมี พระปลัดอาทิตย์ อธิโชโต เจ้าอาวาสวัดกู่คำ ร่วมอนุโมทนาในการจัดสร้างถวาย ณ วัดกู่คำ อ.สันป่าตอง จ.เชียงใหม่

วิริยะจิตอาสาทั่วไทย น้อมใจประดิษฐ์ดอกไม้จันทน์เพื่อพ่อ

รศ.ดร.สมใจ วิชัยดิษฐ์ พร้อมวิทยากรจากสมาคมสตรีไทยแห่งประเทศไทยในพระบรมราชินูปถัมภ์ ร่วมอบรมวิธีประดิษฐ์ดอกไม้จันทน์ให้กับกลุ่มวิริยะจิตอาสา บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน) ที่เข้าร่วมกิจกรรม “วิริยะน้อมใจ ถวายดอกไม้แด่พ่อ” ซึ่งบริษัทฯ จัดขึ้น เพื่อแสดงถึงความจงรักภักดีและน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช อีกทั้งเพื่อเป็นการส่งเสริมความรักและสามัคคีในกลุ่มพนักงาน ตลอดจนเพื่อให้พนักงานได้ฝึกฝนทักษะในการประดิษฐ์ดอกไม้ ทั้งนี้ บริษัทฯ จะรวบรวมดอกไม้จันทน์ที่เหล่าวิริยะจิตอาสา ทั้งจากสาขาและศูนย์ปฏิบัติการสินค้าหมดแทนทั่วประเทศ ได้รวมพลังใจกันประดิษฐ์ขึ้น ส่งมอบต่อให้แก่หน่วยงานรัฐในแต่ละพื้นที่ทั่วไทย เพื่อทูลเกล้าทูลกระหม่อมถวายในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ณ ห้องประชุมชั้น 4 บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน) สำนักงานใหญ่

ประกาศ

วารสารฉบับนี้ได้รับรวบรวม คำสั่ง ประกาศที่สำคัญๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันวินาศภัย ในช่วงเดือน เมษายน-มิถุนายน 2560 นำเสนอให้ผู้อ่านได้รับทราบ ดังนี้

คำสั่งนายทะเบียน

คำสั่งนายทะเบียนมี 4 ฉบับ ดังนี้

1. คำสั่งนายทะเบียนที่ 14/2560 ลงวันที่ 10 เมษายน 2560 เรื่อง แก้ไข เปลี่ยนแปลง อัตราเบี้ยประกันอัคคีภัยตามลักษณะของภัยสำหรับกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย

เพื่อให้การกำหนดอัตราเบี้ยประกันอัคคีภัยตามลักษณะของภัยสำหรับกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยมีความเหมาะสม เป็นธรรม และสอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน นายทะเบียนจึงมีคำสั่งให้ยกเลิกอัตราเบี้ยประกันอัคคีภัยตามลักษณะของภัยตามที่แนบท้ายคำสั่งนายทะเบียนที่ 6/2552 เรื่อง แก้ไข เปลี่ยนแปลงพิสัยอัตราเบี้ยประกันอัคคีภัย ลงวันที่ 9 พฤศจิกายน 2552 และให้อัตราเบี้ยประกันอัคคีภัยตามลักษณะของภัยตามที่แนบท้ายคำสั่งแทน โดยคำสั่งนี้ให้มีผลบังคับใช้สำหรับกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย ที่มีระยะเวลาประกันภัยเริ่มให้ความคุ้มครอง ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2560 เป็นต้นไป

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

2. คำสั่งนายทะเบียน ที่ 15/2560 ลงวันที่ 10 เมษายน 2560 เรื่อง แก้ไข เปลี่ยนแปลงอัตราเบี้ยประกันภัย (รายปี) สำหรับกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัย

เพื่อให้การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย (รายปี) สำหรับกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัยเกิดความเหมาะสม เป็นธรรม และสอดคล้องกับสภาพการณ์ที่แท้จริงในปัจจุบัน นายทะเบียนจึงได้มีคำสั่งให้ยกเลิกอัตราเบี้ยประกันภัย (รายปี) สำหรับกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัยตามที่แนบท้ายคำสั่งนายทะเบียนที่ 2/2558 เรื่อง ให้ใช้แบบ ข้อความและอัตราเบี้ยประกันภัยของกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัยและเอกสารแนบท้าย ลงวันที่ 27 มกราคม พ.ศ. 2558 และให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัย (รายปี) สำหรับกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัยตามที่แนบท้ายคำสั่งนี้แทน โดยคำสั่งนี้ให้ใช้สำหรับกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัยที่มีระยะเวลาประกันภัยเริ่มให้ความคุ้มครอง ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2560 เป็นต้นไป

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

3. คำสั่งนายทะเบียน ที่ 16/2560 เรื่อง แก้ไข เปลี่ยนแปลง อัตราเบี้ยประกันอัคคีภัย และอัตราเบี้ยประกันภัยการประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน

เพื่อเป็นการผ่อนคลายการกำกับอัตราเบี้ยประกันภัย และให้การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยของบริษัทประกันภัยมีความเหมาะสม สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน และเกิดความคล่องตัวในทางปฏิบัติยิ่งขึ้น นายทะเบียนจึงได้มีคำสั่งที่ 16/2560 เรื่อง แก้ไข เปลี่ยนแปลงอัตราเบี้ยประกันอัคคีภัย และอัตราเบี้ยประกันภัยการประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สินโดยให้ยกเลิกความในข้อ 3 แห่งคำสั่งนายทะเบียนที่ 61/2543 เรื่อง แก้ไข เปลี่ยนแปลง อัตราเบี้ยประกันอัคคีภัย และอัตราเบี้ยประกันภัยการประกันภัยความเสี่ยงภัยทุกชนิด ลงวันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ. 2543 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 3. ให้ใช้อัตราเบี้ยประกันอัคคีภัย และอัตราเบี้ยประกันภัยการประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน สำหรับการรับประกันภัยทรัพย์สินของเจ้าของรายเดียวกัน หรือบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลในเครือเดียวกันต่อสถานที่ตั้งทรัพย์สินหนึ่งแห่งหรือหลายแห่ง ดังต่อไปนี้ ทั้งนี้ จะเป็นกรมธรรม์ประกันภัยฉบับเดียวกันหรือหลายฉบับก็ได้

- (1) การทำประกันอัคคีภัยที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยมากกว่า 50 ล้านบาทขึ้นไป ให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัยสูงสุดไม่เกินร้อยละ 2.375 ของจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อปี
- (2) การทำประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สินที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยมากกว่า 50 ล้านบาทขึ้นไป ให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัยสูงสุดไม่เกินร้อยละ 2.5 ของจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อปี



และนายทะเบียนได้มีคำสั่งให้ยกเลิกความในข้อ 4 แห่งคำสั่งนายทะเบียนที่ 61/2543 เรื่อง แก้ไข เปลี่ยนแปลง อัตราเบี้ยประกันอัคคีภัย และอัตราเบี้ยประกันภัยการประกันการเสี่ยงภัยทุกชนิด ลงวันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ. 2543 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 4. การทำประกันอัคคีภัย หรือการทำประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สินที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยแต่ละประเภทต่ำกว่า 50 ล้านบาท ต่อสถานที่ตั้งทรัพย์สินหนึ่งแห่งหรือหลายแห่ง ให้บริษัทใช้อัตราเบี้ยประกันภัย ดังต่อไปนี้

- (1) การทำประกันอัคคีภัย ให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัยตามพิกัดอัตราเบี้ยประกันอัคคีภัย
- (2) การทำประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน ให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัยไม่ต่ำกว่าร้อยละ 105 ของอัตราเบี้ยประกันภัยของการประกันอัคคีภัยตามที่กำหนดใน (1) และสูงสุดไม่เกินร้อยละ 2.5 ของจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อปี”

คำสั่งนี้ให้มีผลบังคับใช้สำหรับการทำประกันอัคคีภัยหรือการทำประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สินที่มีระยะเวลาประกันภัยเริ่มให้ความคุ้มครอง ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2560 เป็นต้นไป

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

4. คำสั่งนายทะเบียน ที่ 21/2560 ลงวันที่ 25 เมษายน 2560 เรื่อง ให้ใช้แบบ ข้อความและอัตราเบี้ยประกันภัย กรมธรรม์ประกันภัยเพื่อการใช้เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตที่ใช้ในกิจการพิเศษประเภทเจ็ตสกีเพื่อเช่า

เพื่อรองรับกฎหมายว่าด้วยการขอและการออกใบอนุญาตใช้เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตที่ใช้ในกิจการพิเศษประเภทเจ็ตสกีเพื่อเช่า ที่ประสงค์ให้เจ้าของเรือที่ขอรับใบอนุญาตใช้เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตที่ใช้ในกิจการพิเศษประเภทเจ็ตสกีเพื่อเช่า จัดทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิต หรือร่างกายของผู้ใช้เรือ ตัวเรือ รวมทั้งความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก อันเนื่องมาจากการใช้เรือ โดยใช้บังคับตั้งแต่วันที่ เป็นต้นไป

ให้ใช้แบบ ข้อความและอัตราเบี้ยประกันภัย กรมธรรม์ประกันภัยเพื่อการใช้เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตที่ใช้ในกิจการพิเศษประเภทเจ็ตสกีเพื่อเช่า ที่แนบท้ายคำสั่งนี้ ดังต่อไปนี้

- (1) กรมธรรม์ประกันภัยเพื่อการใช้เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตที่ใช้ในกิจการพิเศษประเภทเจ็ตสกีเพื่อเช่า
- (2) ใบคำขอเอาประกันภัยกรมธรรม์ประกันภัยเพื่อการใช้เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตที่ใช้ในกิจการพิเศษประเภทเจ็ตสกีเพื่อเช่า
- (3) อัตราเบี้ยประกันภัยกรมธรรม์ประกันภัยเพื่อการใช้เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตที่ใช้ในกิจการพิเศษประเภทเจ็ตสกีเพื่อเช่า

บริษัทที่ประสงค์จะใช้แบบ ข้อความและอัตราเบี้ยประกันภัยกรมธรรม์ประกันภัยเพื่อการใช้เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตที่ใช้ในกิจการพิเศษประเภทเจ็ตสกีเพื่อเช่า ให้ยื่นขอรับความเห็นชอบพร้อมทั้งชำระค่าธรรมเนียมการขออนุญาตก่อนจึงนำออกใช้ได้

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

ประกาศ

ประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมี 1 ฉบับ ดังนี้

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอรับใบอนุญาต การอนุญาต การขึ้นทะเบียน และการขอต่ออายุใบอนุญาตเป็นผู้ประเมินวินาศภัย การตรวจสอบและประเมินวินาศภัยที่ต้องดำเนินการโดยผู้ประเมินวินาศภัย พ.ศ. 2560

เหตุผลที่ต้องมีการออกประกาศนี้ เนื่องจากพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 บัญญัติให้คณะกรรมการมีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการขอใบอนุญาตและขึ้นทะเบียนเป็นผู้ประเมินวินาศภัยและกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการตรวจสอบและประเมินวินาศภัยที่ต้องดำเนินการโดยผู้ประเมินวินาศภัย ทั้งนี้ เพื่อเป็นการคุ้มครองประโยชน์ของผู้เอาประกันภัย จึงจำเป็นต้องออกประกาศนี้

ประกาศนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

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





ฎีกาย่อและย่อคำชี้ขาดอนุญาโตตุลาการ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 10930/2554
โจทก์ บริษัท ว.ประกันภัย จำกัด
จำเลย บริษัทแอร์ การ์ด จำกัด กับพวก
แพ่ง รับช่วงสิทธิ อายุความละเมิด ผู้รับประกันภัยรับช่วงสิทธิ
(มาตรา 226 วรรคหนึ่ง, 448 วรรคหนึ่ง, 880 วรรคหนึ่ง)
วิธีพิจารณาความแพ่ง คำคู่ความ คำแก้อุทธรณ์
อำนาจวินิจฉัยของศาลอุทธรณ์ (มาตรา 1 (5), 237, 240)

ฎีกาย่อ

โจทก์ฟ้อง ขอให้บังคับจำเลยทั้งสองคืนรถยนต์หมายเลขทะเบียน 1 พ - 2608 กรุงเทพมหานคร ที่โจทก์รับประกันภัยแก่โจทก์ ในสภาพใช้การได้ดี หากคืนไม่ได้ให้ใช้เงินแทน 280,000 บาท แก่โจทก์ พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 20 กันยายน 2538 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ

จำเลยทั้งสองให้การ ขอให้ยกฟ้อง

ศาลชั้นต้นพิพากษาให้จำเลยที่ 1 คืนรถยนต์หมายเลขทะเบียน 1พ - 2608 กรุงเทพมหานคร แก่โจทก์ในสภาพเรียบร้อยใช้การได้ดี หากคืนไม่ได้ให้ใช้ชำระราคาแทนเป็นเงิน 280,000 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 20 กันยายน 2538 ซึ่งเป็นวันที่โจทก์จ่ายเงินไปตามสัญญาประกันภัย ให้จำเลยที่ 1 ใช้ค่าชดเชยธรรมเนียมแทนโจทก์ ให้ยกฟ้องโจทก์สำหรับจำเลยที่ 2 ค่าชดเชยธรรมเนียมระหว่างโจทก์กับจำเลยที่ 2 ให้เป็นพับ

โจทก์และจำเลยที่ 1 อุทธรณ์

ศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิพากษาแก้เป็นว่า ให้ยกฟ้องโจทก์สำหรับจำเลยที่ 1 เสียด้วย นอกจากที่แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น ค่าชดเชยธรรมเนียมชั้นอุทธรณ์ให้เป็นพับ

โจทก์และจำเลยที่ 1 ฎีกา

ศาลฎีกาแผนกคดีพาณิชย์และเศรษฐกิจวินิจฉัยว่า "คดีนี้จำเลยที่ 2 ไม่สืบพยาน ข้อเท็จจริงจากพยานหลักฐานของโจทก์และจำเลยที่ 1 และที่ไม่ได้แย้งกันชั้นฎีการับฟังได้ว่า โจทก์เป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์หมายเลขทะเบียน 1พ - 2608 กรุงเทพมหานคร ไว้จากนางประทุมผู้เอาประกันภัย เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2538 ซึ่งอยู่ในระยะเวลาประกันภัย นางประทุมขับรถยนต์ดังกล่าวไปจอดที่ลานจอดรถศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตหรือศูนย์การค้ารังสิตพลาซ่าของจำเลยที่ 2 ซึ่งจำเลยที่ 2 ว่าจ้างให้จำเลยที่ 1 ดูแลรักษาความปลอดภัยและจัดการจราจรในศูนย์การค้าดังกล่าว และอยู่ในระยะเวลาจ้าง รถยนต์สูญหาย

ไปในวันเดียวกัน โจทก์จ่ายค่าสินไหมทดแทนกรณีรถยนต์ที่โจทก์รับประกันภัยสูญหายแก่ผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกันภัยไปเป็นเงิน 280,000 บาท ตั้งแต่วันที่ 20 กันยายน 2538 แล้วโจทก์มาฟ้องจำเลยทั้งสองเป็นคดีนี้เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2544

มีปัญหาวินิจฉัยตามฎีกาของโจทก์ว่า การที่ศาลอุทธรณ์ภาค 1 หยิบยกปัญหาเรื่องคดีโจทก์ขาดอายุความละเมิด 1 ปี ขึ้นวินิจฉัยเป็นการชอบด้วยกฎหมายหรือไม่ และคดีโจทก์สำหรับจำเลยที่ 2 อายุความละเมิด 1 ปี หรือไม่ โดยโจทก์ฎีกาว่า โจทก์ไม่ได้อุทธรณ์เรื่องอายุความ ส่วนจำเลยที่ 2 ไม่ได้อุทธรณ์ เพียงแต่จำเลยที่ 2 ยื่นคำแก้อุทธรณ์เท่านั้น ย่อมไม่มีประเด็นเรื่องอายุความละเมิด 1 ปี ในชั้นอุทธรณ์ เพราะประเด็นเรื่องอายุความละเมิด 1 ปี ยุติไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้นแล้ว กับฎีกาว่าคดีโจทก์ยังไม่ขาดอายุความ 10 ปี นั้น ศาลฎีกาเห็นว่า คำแก้อุทธรณ์เป็นคำคู่ความ คู่ความย่อมตั้งประเด็นในคำแก้อุทธรณ์ขอให้ศาลอุทธรณ์หยิบยกขึ้นวินิจฉัยได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 1 (5), 237 และ 240 ดังนั้น แม้จำเลยที่ 2 มิได้ยื่นอุทธรณ์ แต่จำเลยที่ 2 ยื่นคำแก้อุทธรณ์ว่าคดีโจทก์ขาดอายุความละเมิด 1 ปี จึงมีประเด็นเรื่องอายุความละเมิด 1 ปี ในชั้นอุทธรณ์ยังไม่ยุติไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 1 หยิบยกประเด็นเรื่องอายุความละเมิด 1 ปี ขึ้นวินิจฉัยด้วยจึงชอบด้วยบทกฎหมายดังกล่าว ส่วนโจทก์ฎีกาว่าโจทก์ฟ้องขอให้จำเลยทั้งสองคืนรถยนต์ที่โจทก์รับประกันภัยแก่โจทก์ หากคืนไม่ได้ให้ใช้เงินแทน ซึ่งการให้คืนรถเป็นเรื่องเรียกทรัพย์สิน กฎหมายไม่ได้กำหนดอายุความฟ้องร้องเอาไว้โดยเฉพาะ จึงมีอายุความ 10 ปี นั้น เห็นว่า โจทก์ในฐานะผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยไปแล้ว ย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยในค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวเท่านั้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 226 วรรคหนึ่ง และ 880 วรรคหนึ่ง ไม่อาจเรียกร้องให้จำเลยทั้งสองส่งคืนรถยนต์ที่โจทก์รับประกันภัยแก่โจทก์ได้



จึงไม่ใช่เป็นกรณีที่โจทก์มีสิทธิฟ้องให้จำเลยทั้งสองส่งคืนรถยนต์ที่โจทก์รับประกันภัยอันจะมีอายุความ 10 ปี ดังที่โจทก์ฎีกา แต่การที่โจทก์มาฟ้องจำเลยทั้งสองให้จำเลยทั้งสองใช้ค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องจากพนักงานของจำเลยทั้งสองกระทำโดยประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้รถยนต์ที่โจทก์รับประกันภัยสูญหายดังกล่าว เป็นมูลละเมิดต้องฟ้องภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ผู้เสียหายรู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือภายใน 10 ปี นับแต่วันทำละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 448 วรรคหนึ่ง เมื่อปรากฏว่าผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้ต้องเสียหายรู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนตั้งแต่วันที่ 25 มีนาคม 2538 โจทก์มาฟ้องคดีนี้เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2544 พ้น 1 ปีแล้ว คดีโจทก์จึงขาดอายุความดังที่ศาลอุทธรณ์ภาค 1 วินิจฉัย ฎีกาของโจทก์ฟังไม่ขึ้น

ส่วนฎีกาของจำเลยที่ 1 ที่ฎีกาว่า จำเลยที่ 1 ไม่มีหน้าที่ดูแลรถ ไม่ได้ประมาทเลินเล่อทำให้รถยนต์ที่โจทก์รับประกันภัยสูญหายนั้น เห็นว่า เมื่อศาลอุทธรณ์ภาค 1 วินิจฉัยว่า มูลความแห่งคดีเป็นการชำระหนี้ซึ่งแบ่งแยกจากกันมิได้ จำเลยที่ 2 ยกอายุความละเมิด 1 ปี ขึ้นต่อสู้

ถือว่าจำเลยที่ 2 ให้การต่อสู้เรื่องอายุความแทนจำเลยที่ 1 ด้วยตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 59 (1) เมื่อคดีโจทก์ขาดอายุความละเมิด 1 ปี ย่อมมีผลถึงจำเลยที่ 1 ด้วย พิพากษายกฟ้องโจทก์สำหรับจำเลยที่ 1 เสียด้วย โจทก์ไม่ได้ฎีกาคัดค้านข้อวินิจฉัยของศาลอุทธรณ์ภาค 1 ดังกล่าว จำเลยที่ 1 จึงไม่ต้องรับผิดตามฟ้องของโจทก์เพราะเหตุคดีโจทก์ขาดอายุความละเมิด 1 ปี ตามข้อวินิจฉัยของศาลอุทธรณ์ภาค 1 ดังนั้น แม้ศาลฎีกาจะวินิจฉัยฎีกาของจำเลยที่ 1 ก็ไม่ทำให้ผลแห่งคดีเปลี่ยนแปลงไป ฎีกาของจำเลยที่ 1 จึงไม่เป็นสาระแก่คดีอันควรได้รับการวินิจฉัยตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 249 วรรคหนึ่ง ศาลฎีกาไม่รับวินิจฉัยให้พิพากษายืน ค่าฤชาธรรมเนียมชั้นฎีกาให้เป็นพับ

(ประทีป ดุลพินิจธรรมา - มานัส เหลืองประเสริฐ - ชูเกียรติ ตันทวิวงศ์)
ประสงค์ มหาสิทธิ์ตระกูล - ย่อ
วัฒนา วิทย์กุล - ตรวจ





ย่อคำชี้ขาด

ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่
เรื่อง
ประเด็นข้อพิพาทมีว่า

1980/2559
ประกันภัยรถยนต์
คู่กรณีต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายครั้งนี้แก่ผู้เสนอ
ข้อพิพาทหรือไม่เพียงใด

ข้อเท็จจริงในข้อพิพาทนี้มีว่า ผู้เสนอข้อพิพาทเป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์โดยสารคันหมายเลขทะเบียน 10 - 4682 นครราชสีมา ส่วนคู่กรณีเป็นผู้รับประกันภัยค่าจุนรถยนต์คันหมายเลขทะเบียน 70-5883 นครสวรรค์ เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2556 เวลา 10.00 นาฬิกา ขณะที่ผู้ขับรถยนต์คันที่ผู้เสนอข้อพิพาทรับประกันภัยมาตามถนนมิตรภาพมุ่งหน้าไปด้านนครราชสีมาในช่องทางที่ 3 จากซ้ายเมื่อกลับถึงที่เกิดเหตุจุดตรวจวิลาตะครองได้มีผู้ขับรถยนต์คันที่คู่กรณีรับประกันภัยมาทิศทางเดียวกันในช่องทางที่ 3 จากซ้าย ยางล้อหน้าแตก รถได้เสียหลักเข้าไปชนผู้เสนอข้อพิพาทเป็นเหตุให้ผู้ขับรถยนต์ผู้เสนอข้อพิพาทได้รับบาดเจ็บและต้องตัดขาซ้าย ผู้เสนอข้อพิพาทได้จ่ายเงินตามเงื่อนไขอุบัติเหตุส่วนบุคคลตามกรมธรรม์ทำคำเสนอข้อพิพาทรายผู้ขับรถยนต์ผู้เสนอข้อพิพาทเป็นเงิน 60,000 บาท จึงขอใช้สิทธิมาไล่เบี้ยเงินดังกล่าวจากคู่กรณี ขอให้ชี้ขาดให้คู่กรณีชำระเงินดังกล่าวพร้อมด้วยดอกเบี้ย

คู่กรณียื่นคำคัดค้านว่าเนื่องจากผู้เสนอข้อพิพาทได้เรียกร้องค่าเสียหายตามอุบัติเหตุส่วนบุคคล P.A. รย.01 โดยสูญเสียอวัยวะของผู้เสนอข้อพิพาทที่ตัดขาข้างซ้าย 1 ข้างซึ่งตามเงื่อนไข 60 เปอร์เซนต์เป็นเงิน 60,000 บาท จึงไม่สามารถรับช่วงสิทธิเรียกร้องจากคู่กรณีได้ โดยคู่กรณีได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ขับรถยนต์ผู้เสนอข้อพิพาททั้งภาคบังคับและภาคสมัครใจแล้ว คงเหลือความคุ้มครองวงเงินเพียง 4,754 บาท

อนุญาโตตุลาการวินิจฉัยว่า ข้อเท็จจริงที่รับหรือไม่ต้องแย้งกันพึงได้ในเบื้องต้นว่าผู้เสนอข้อพิพาทได้จ่ายเงินตามเงื่อนไขอุบัติเหตุส่วนบุคคลตามกรมธรรม์ทำคำเสนอข้อพิพาทของรายผู้ขับรถยนต์ผู้เสนอข้อพิพาทเป็นเงิน 60,000 บาท ตาม ส.5 เมื่อคู่กรณีไม่ต่อสู้เรื่องประมาทไว้ถือว่าผู้ขับรถยนต์คู่กรณีเป็นฝ่ายประมาทครั้งนี้สำหรับปัญหาตามประเด็นข้อพิพาทที่ว่าคู่กรณีต้องรับผิดชอบค่าเสียหายตามคำเสนอข้อพิพาทหรือไม่เพียงใด คู่กรณีมีพนักงานของ คปภ. ตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายคุ้มครองสิทธิประโยชน์ มาให้การว่าสำหรับกรมธรรม์ของผู้เสนอข้อพิพาทประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลของผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่อยู่ในรถคันที่เอาประกันภัยไว้ตามข้อ 1 ระบุว่าผู้ขับขี่ 1 คนคุ้มครองเสียชีวิตสูญเสียชีวิตสูญพลภาพถาวร 100,000 บาท กรณีนี้ผู้ขับรถยนต์ผู้เสนอข้อพิพาทขาขาดผู้เสนอข้อพิพาทจ่าย 60,000 บาท เป็นการจ่ายตาม

สัญญาแล้ว การจ่ายตามนี้ไม่ว่าฝ่ายผิดหรือฝ่ายถูก แต่ผู้เสนอข้อพิพาทจ่ายไปในฐานะฝ่ายถูก ย่อมเรียกร้องตามสัญญาจากหมวดความรับผิดชอบบุคคลภายนอกตามกรมธรรม์ของ ค.1 ข้อ 1 โดยกรมธรรม์ของคู่กรณีข้อนี้ให้ความคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิตร่างกายหรือนามยส่วนเกิน พ.ร.บ. 300,00 บาทต่อ 1 คนแต่ไม่ระบุขั้นต่ำไว้ว่าคนละเท่าใด ซึ่งตามเอกสารของคู่กรณีข้อ 2 แผ่นที่ 1 ระบุว่า คู่กรณีจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ขับรถยนต์ผู้เสนอข้อพิพาทเป็นเงิน 300,000 บาท ซึ่งตามเช็คแผ่นที่ 2 ฉบับแรกเป็นเงิน 150,000 บาทเป็นการจ่ายให้ผู้ขับรถยนต์ผู้เสนอข้อพิพาท 150,000 บาท แต่ผู้ขับรถยนต์ผู้เสนอข้อพิพาททุพพลภาพ ผู้เสนอข้อพิพาทจ่ายค่ารักษาพยาบาลเบื้องต้นไปตามส.6 เป็นเงิน 15,000 บาท และจ่ายค่าทุพพลภาพ 35,000 บาท รวมเป็นเงิน 50,000 บาท แต่ขณะนั้นตามพ.ร.บ.คุ้มครองสูงสุด 200,000 บาท คู่กรณีต้องหักไว้ 50,000 บาทเพื่อจ่ายแก่ผู้เสนอข้อพิพาทเข้าหลักสำรองจ่ายตามเงื่อนไขกรมธรรม์และคู่กรณีจ่าย 150,000 บาทให้ผู้ขับรถยนต์ผู้เสนอข้อพิพาทถือว่าเต็มวงเงินคุ้มครองตามพ.ร.บ.แล้ว ปัญหาภาคสมัครใจคู่กรณีได้จ่ายเงินตาม ค.2 ฉบับที่ 2 เป็นเงิน 300,000 บาท เต็มวงเงินคุ้มครองตามกรมธรรม์ภาคสมัครใจเงื่อนไขความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ความเห็นของพยานถือว่าคู่กรณีจ่ายภาคสมัครใจเต็มวงเงินคุ้มครองแล้วจึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้เสนอข้อพิพาทสำหรับกรมธรรม์ภาคสมัครใจไม่มีสำรองจ่ายและไม่มีเงื่อนไขว่าต้องกันเงินไว้ให้ผู้เสนอข้อพิพาท เห็นว่าการที่พยานซึ่งมีประสบการณ์ด้านการประกันภัยมานานโดยเฉพาะพยานกรมธรรม์ของแต่ละฝ่ายกับหลักฐานการจ่ายเองของแต่ละฝ่ายแล้วอธิบายความหมายของแต่ละกรมธรรม์ได้โดยละเอียด การที่พยานมีความเห็นว่าคู่กรณีจ่ายเงินตามพ.ร.บ.กับภาคสมัครใจเต็มวงเงินคุ้มครองตามกรมธรรม์ของคู่กรณีแล้วคู่กรณีจึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้เสนอข้อพิพาทอีกจึงเป็นความเห็นที่มีน้ำหนักให้รับฟังได้ เช่นนี้คู่กรณีจึงไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายตามคำเสนอข้อพิพาทแก่ผู้เสนอข้อพิพาท

อนุญาโตตุลาการชี้ขาด ให้ยกคำเสนอข้อพิพาท





รายชื่อบริษัทสมาชิก สมาคมประกันวินาศภัยไทย

1 บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2285-8888 โทรสาร: 0-2610-2100 URL: www.bangkokinsurance.com E-mail: comm1@bangkokinsurance.com	11 บริษัท ไซนาอินชัวร์نس (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@logininfo.co.th	21 บริษัท ไทยไฟบูลย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2246 9635-54 โทรสาร: 0 2246 9660-1 URL: www.thaipaiboon.com E-mail: communicate@thaipaiboon.com generaladmin@thaipaiboon.com
2 บริษัท กรุงเทพประกันสุขภาพ จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2769-7788 โทรสาร: 0-2769-7798 URL: www.bhi.co.th E-mail: info@bhi.co.th	12 บริษัท ขมโปะ ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2119 3000 โทรสาร: 0 2636 2340-1 URL: www.sompo.co.th E-mail: info@sompo.co.th	22 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
3 บริษัท กรุงไทยพาณิชย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2624-1111 โทรสาร: 0-2624-1234 URL: www.kpi.co.th E-mail: admin@kpi.co.th	13 บริษัท ซิกน่าประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2651 5995 โทรสาร: 0 2650 9600, 0 2650 9720 URL: www.cigna.com E-mail: executiveth@cigna.com	23 บริษัท ไทยศรีประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2878 7111, 0 2860 8001 โทรสาร: 0 2439 4840 URL: www.thaisri.com E-mail: info@thaisri.com
4 บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด โทรศัพท์: 0-2100-9191 โทรสาร: 0-2643-0293-4 URL: www.rvp.co.th	14 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	24 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
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 ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2239 2200 โทรสาร: 0 2239 2049 URL: www.dhipaya.co.th E-mail: nongluxi@dhipaya.co.th	25 บริษัท ธนชาตประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2308 9300 โทรสาร: 0 2308 9333 URL: www.thanachartinsurance.co.th E-mail: mail.insure@thanachart.co.th
6 บริษัท เคเอสแอล ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2022-1111 โทรสาร: 0-2022-1122-3 URL: www.kskinsurance.co.th	16 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	26 บริษัท นวกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2664 7777 โทรสาร: 0 2636 7999 URL: www.navakij.co.th E-mail: marketing@navakij.co.th
7 บริษัท จรัญประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2276-1024 โทรสาร: 0-2275-4919 URL: www.charaninsurance.com E-mail: charanins@charaninsurance.co.th	17 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	27 บริษัท นำสินประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2911 4567, 0 2911 4488 โทรสาร: 0 2911 4477 URL: www.namsengins.co.th E-mail: email@namsengins.co.th
8 บริษัท เจเนอราลี่ประกันภัย (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2685-3828 โทรสาร: 0-2685-3829 URL: www.generalico.co.th E-mail: info@generalithailand.com	18 บริษัท ไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2613 0100 โทรสาร: 0 2652 2873 URL: www.thaiins.com E-mail: tic@thaiins.com	28 บริษัท นิวอินเดียแอสซัวร์นซ์ จำกัด (สาขาประเทศไทย) โทรศัพท์: 0 2245 9988 โทรสาร: 0 2248 7109 URL: www.newindia.co.in E-mail: newindia@loxinfo.co.th secretary@newindia-bkk.com
9 บริษัท เจ้าพระยาประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2648-6666 โทรสาร: 0-2261-9960, 0-2661-3774 URL: www.cpyins.com E-mail: webmaster@cpyins.com	19 บริษัท ไทยประกันสุขภาพ จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2202 9200 โทรสาร: 0 2642 3130 URL: www.thaihealth.co.th E-mail: info@thaihealth.co.th	29 บริษัท นิวแฮมเฟออร์ อินชัวร์นซ์ โทรศัพท์: 0 2649 1000 โทรสาร: 0 2649 1500 URL: www.aig.com
10 บริษัท ชับบ้ามัคคีประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2555 9100 โทรสาร: 0 2955 0205 URL: www.chubb.com/th E-mail: CorporateAffairs.TH@Chubb.com	20 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	30 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



รายนามบริษัทสมาชิก

31 บริษัท บุปผา ประกันสุขภาพ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2677 0000 โทรสาร: 0 2230 6500 URL: www.bupathailand.com	42 บริษัท ศรีอยุธยา เจเนอรัล ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2657 2555 โทรสาร: 0 2657 2500 URL: www.sagi.co.th E-mail: info@sagi.co.th	53 บริษัท เอช โอเอ็นเอ โอเวอร์ซีส์ อินชัวร์นซ์ จำกัด สาขาประเทศไทย โทรศัพท์: 0 2611 4040 โทรสาร: 0 2611 4310 URL: www.aceinsurance.co.th E-mail: admin.th@acegroup.com
32 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	43 บริษัท สยามซิตีประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2202 9500 โทรสาร: 0 2202 9555 URL: www.siamcityinsurance.com E-mail: siam.web@siamcityins.com	54 บริษัท เอฟพีจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2231 2640 โทรสาร: 0 2231 2653-4 URL: www.fpgins.com
33 บริษัท ประกันภัยไทยวิวัฒน์ จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2695 0800 โทรสาร: 0 2695 0808 URL: www.thaivivat.co.th	44 บริษัท สหนิรภัยประกันภัย 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	55 บริษัท เอ็ม เอส ไอ จี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2825 8888 โทรสาร: 0 2318 8550 URL: www.msig-thai.com
34 บริษัท แปซิฟิก ครอสส์ ประกันสุขภาพ จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2401 9189 โทรสาร: 0 2401 9187 URL: www.pacificcrosshealth.com E-mail: contactus@th.pacificcrosshealth.com	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 เอราวัณประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2224 0056 โทรสาร: 0 2221 1390 URL: www.erawanins.com E-mail: eichotline@erawanins.com
35 บริษัท พุทธธรรมประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2585 9009 โทรสาร: 0 2911 0991-4 URL: www.phutthatham.com E-mail: pti@phutthatham.com	46 บริษัท สัจจะประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2502 2888, 0 2502 2999 โทรสาร: 0 2502 2955 URL: www.sajjainsurance.com E-mail: info@sajjainsurance.com	57 บริษัท เอไอจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2649 1000 โทรสาร: 0 2658 0640 URL: www.aig.com
36 บริษัท ฟอลคอนประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2676 9888 โทรสาร: 0 2676 9898 URL: www.falconinsurance.co.th E-mail: fcicustomersevice@falconinsurance.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 เอไอเอ จำกัด (ประกันวินาศภัย) สาขาประเทศไทย โทรศัพท์: 0 2352 5888 โทรสาร: 0 2352 5889 URL: www.aianonlife.co.th E-mail: thsc-nlc.os@aia.com
37 บริษัท พินิจประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2290 0555 โทรสาร: 0 2246 2352 URL: www.pith.co.th E-mail: info@pith.co.th	48 บริษัท สิ้นมั่งคงประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2378 7000 โทรสาร: 0 2377 3322 URL: www.smk.co.th E-mail: hr@smk.co.th	59 บริษัท แอซฮาประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2118 8000 โทรสาร: 0 2285 6383 URL: www.axa.co.th E-mail: axathai@axa.co.th
38 บริษัท มิตรสุข สุมิโดโม 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, info@ms-ins.co.th	49 บริษัท ออลิอันซ์ ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2638 9000 โทรสาร: 0 2638 9050 URL: www.allianz.co.th E-mail: contact@allianz.co.th	60 บริษัท แอลเอ็มจี ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2661 6000 โทรสาร: 0 2665 2728, 0 2639 9319 URL: www.lmginsurance.co.th
39 บริษัท มิตรแท้ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2640 7777 โทรสาร: 0 2640 7799 URL: www.mittare.com E-mail: contactcenter@mittare.com	50 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	61 บริษัท ไอโออี กรุงเทพ ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2620 8000 โทรสาร: 0 2677 3979 URL: www.aioibkkins.co.th E-mail: Pr@aioibkkins.co.th
40 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	51 บริษัท อินทพรประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2247 9261, 0 2247 6570 โทรสาร: 0 2247 9260 URL: www.indara.co.th E-mail: contact@indara.co.th	หมายเหตุ บริษัท ออลิอันซ์ ซีที ประกันภัย จำกัด (มหาชน) เปลี่ยนชื่อ เป็น บริษัท ออลิอันซ์ ประกันภัย จำกัด (มหาชน) บริษัท มิตรสุข สุมิโดโม อินชัวร์นซ์ จำกัด สาขาประเทศไทย ขอเพิ่ม E-mail กลางของบริษัทฯ ดังนี้ E-mail: info@ms-ins.co.th
41 บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2641 3500-79 โทรสาร: 0 2641 3580 URL: www.viriyah.co.th E-mail: info@viriyah.co.th	52 บริษัท เอเชียประกันภัย 1950 จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2869 3399 โทรสาร: 0 2250 5277 URL: www.asiainsurance.co.th	บริษัท เอ็ม เอส ไอ จี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) แจ้งเปลี่ยนแปลงหมายเลขโทรศัพท์ จากเดิม 0 2788 8888 เป็น 0 2825 8888 บริษัท ขมโปะ ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) แก้ไข E-mail เป็น E-mail: info@sompo.co.th

โครงการประกันภัยข้าวนาปี

Thai Rice Insurance Top Up Scheme

ศัตรูพืชและโรคระบาด

น้ำท่วมหรือฝนตกหนัก

ภัยแล้ง

ฝนแล้งหรือฝนทิ้งช่วง

ไฟไหม้

หายห่วง
เมื่อภัยมา

ลมพายุหรือพายุไต้ฝุ่น

อากาศหนาวหรือน้ำค้างแข็ง

ลูกเห็บ

โครงการประกันภัยข้าวนาปี
การบริหารความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติให้กับเกษตรกรผู้ปลูกข้าวนาปี
โดยใช้ ระบบประกันภัย
เพื่อสร้างภูมิคุ้มกันและยกระดับรายได้
ตลอดจนสร้างความมั่นคงในอาชีพให้กับเกษตรกรไทยได้อย่างยั่งยืน



วินาศภัย บัณฑิต

ด้วยการ ประกันภัย

50 Years

สมาคมประกันวินาศภัยไทย
Thai General Insurance Association

223 ซอยร่วมฤดี ถนนวิภาวดี แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์ 0 2256 6032-8 โทรสาร 0 2256 6039-40

www.tgia.org หรือ rice.tgia.org

THAILAND INSURANCE EXPO 2017

สัปดาห์
ประกันภัย
2560



22 - 24 กันยายน 2560
ห้องเพนารี 1-3
ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

เทคโนโลยีประกันภัย
เชื่อมต่อโอกาสและความท้าทาย
เพื่ออนาคตไทย

InsurTech Connect :
Opportunities and Challenges for Thailand Future



คปภ.

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
การประกอบธุรกิจประกันภัย(คปภ.)