



วารสาร

ประกันภัย

1
3
6

ปีที่ 32 ฉบับที่ 136 เดือนกรกฎาคม - กันยายน 2560

ISSN 0859-9548

บทเรียน InsurTech ในประเทศจีน



- ★ การศึกษาผลกระทบจากการเพิ่มวงเงินความคุ้มครองการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ
- ★ ทำไมประเทศไทยต้องมีสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติ (2)
- ★ Emerging Risk – ความเสี่ยงอุบัติใหม่
- ★ การประกันภัยรายย่อย (ไมโครอินซัวรันส์)

GreenPrint Reduce CO₂ Emission 15.08%
เครื่องหมายรับรอง "งานพิมพ์สีเขียวรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม"





บก.แกลง	3
เรื่องเด่น	4
บทเรียน InsurTech ในประเทศจีน	4
วิชาการ IPRB	9
การศึกษาผลกระทบจากการเพิ่มวงเงินความคุ้มครองการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ	9
รอบรู้ประกันภัย	15
ทำไมประเทศไทยต้องมีสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติ (2)	15
ระเบียงภาพ	17
Risk Intelligence	25
Emerging Risk – ความเสี่ยงอุบัติใหม่	25
มุนนักคณิตศาสตร์ประกันภัย	30
การประกันภัยรายย่อย (ไมโครอินชัวร์นซ์)	30
รอบรู้ประกันภัย	31
ข่าวบริษัทประกันภัย	31
ประกาศ	32
ฎีกาย่อและย่อคำชี้ขาดอนุญาโตตุลาการ	34
รายนามบริษัทสมาชิก	37
กิจกรรม Highlight	39
สมาคมประกันวินาศภัยไทย	39
ร่วมงานสัปดาห์ประกันภัย ประจำปี 2560	



 บก.แกลง

สวัสดีครับ ผู้อ่านวารสารประกันภัยทุกท่าน

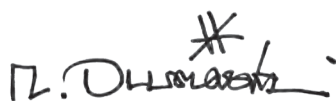
ปัจจุบันเทคโนโลยีที่นำมาใช้ประโยชน์ในอุตสาหกรรมการเงินที่เรียกว่า FinTech (มาจากคำว่า Finance + Technology) กำลังเข้ามามีบทบาทในชีวิตประจำวันของพวกเรามากขึ้น อาทิ การซื้อของออนไลน์โดยชำระเงินผ่านบัตรเครดิต การใช้บริการธนาคารผ่านโทรศัพท์มือถือ เช่น การโอนเงินผ่าน Mobile Banking เป็นต้น

ในส่วนของอุตสาหกรรมประกันภัย ซึ่งนับเป็นอุตสาหกรรมทางการเงินประเภทหนึ่งก็เช่นกัน เวลาที่ InsurTech (มาจากคำว่า Insurance + Technology) ที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของ FinTech ก็กำลังเข้ามามีบทบาทในภาคธุรกิจประกันภัย โดยบริษัทประกันภัยหลายแห่งเริ่มมีการใช้เทคโนโลยี InsurTech เข้าช่วยในการทำประกันภัย หรือการซื้อ-ขายกรมธรรม์ประกันเพื่อให้เกิดความคุ้มครองแก่ผู้เอาประกันภัยตามที่ต้องการได้สะดวกมากขึ้น รวดเร็วขึ้น และง่ายขึ้น

วารสารประกันภัยฉบับนี้เรามีบทความที่น่าสนใจจาก สำนักวิจัยและสถิติ บมจ. ไทยรับประกันภัยต่อ และ บมจ. ไทยรับประกันชีวิต เรื่อง “บทเรียน InsurTech ในประเทศจีน” ซึ่งน่าจะเป็นกรณีศึกษาที่เป็นประโยชน์สำหรับบริษัทประกันภัยในบ้านเราในการนำ InsurTech มาใช้งาน

นอกจากนี้ เรายังมีบทความจาก สำนักงานอตราเบี้ยประกันวินาศภัย (IPRB) เรื่อง “การศึกษาผลกระทบจากการเพิ่มวงเงินความคุ้มครองการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ” ซึ่งผลการศึกษาในเรื่องดังกล่าวน่าจะเป็นประโยชน์ต่อการนำไปใช้ในการปรับปรุงอตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับให้เหมาะสมตามความเสี่ยงภัยที่แท้จริงในอนาคต หลังจากที่นายทะเบียนได้มีคำสั่งให้เพิ่มวงเงินความคุ้มครองการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไปเมื่อปีที่ผ่านมานี้

สำหรับคอลัมน์ประจำอื่น ๆ ในฉบับ เราก็ยังมีเรื่องราวที่เต็มไปด้วยเนื้อหาสาระที่น่าสนใจมานำเสนอเหมือนเช่นเคย เชิญติดตามกันได้ฉบับครับ



กีเดช อนันต์ศิริประภา
บรรณาธิการ

รายชื่อผู้จัดทำวารสารประกันภัย ปี 2560

เจ้าของ

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

บรรณาธิการ

นายกี้เดช อนันต์ศิริประภา

ผู้ช่วยบรรณาธิการ

ดร. จุฑาทอง จารุมิลินท

หัวหน้ากองบรรณาธิการ

นายสาโรจน์ เกษมสุขโชติกุล

กองบรรณาธิการ

นางสาวกัลยา จุกหอม

นางสาววัลย์ลิกา บุรินทร์ทอง

นางสาวศุภิสรา พิขุนทด

นางสาวศิริพร บุญยรัตน์มงคล

นางสาวปริยาพรรณ ศรีชาย

นางสาวนวลปรังค์ เขตสินชัย

นางสาวทัดดาว สุระแสง

ฝ่ายสื่อสารองค์กร

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

223 ซอยร่วมฤดี ถนนวิทยุ แขวงลุมพินี

เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์: 0 2256 6032-8

โทรสาร: 0 2256 6039

www.tgia.org

E-mail: general@tgia.org

รูปเล่ม

บริษัท ฟรินท์ ซิตี 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



เรื่องเด่น

บทเรียน InsurTech ในประเทศจีน

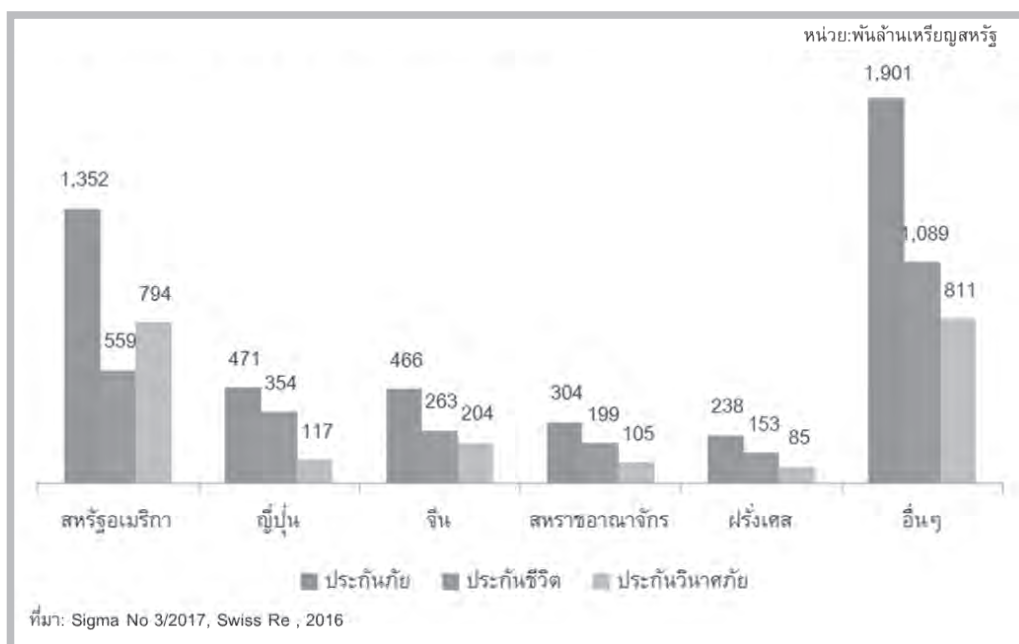
โดย สำนักวิจัยและสถิติ

บมจ. ไทยรับประกันภัยต่อ และ บมจ. ไทยรับประกันชีวิต



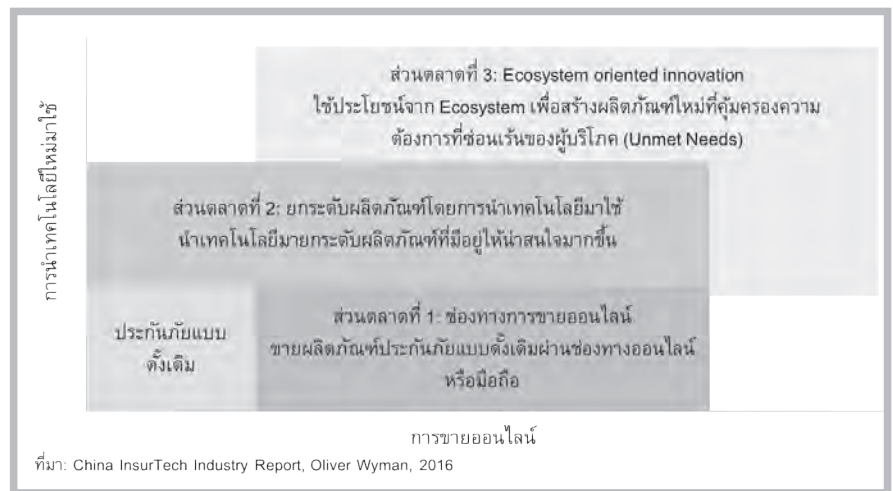
ธุรกิจประกันภัยของจีนถือเป็นตลาดที่ใหญ่และมีอัตราการเติบโตที่สูง ในปัจจุบันธุรกิจประกันภัยของจีนมีขนาดใหญ่เป็นอันดับสามของโลกเมื่อพิจารณาจากมูลค่าเบี้ยประกันภัย โดยมีเบี้ยประกันภัยรวมกว่า 4.7 แสนล้านเหรียญสหรัฐ แบ่งเป็นเบี้ยประกันชีวิตและประกันวินาศภัยเท่ากับ 2.6 และ 2.1 แสนล้านเหรียญสหรัฐ จากแผนภาพที่ 1 ซึ่งมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสม (CAGR) 14% ต่อปี ในช่วง 2553-2559 โดยคำนวณจากเบี้ยประกันภัยในรูปของเหรียญสหรัฐ

แผนภาพที่ 1 : เบี้ยประกันภัยของโลกในปี 2559





แผนภาพที่ 2 : การแบ่งส่วนตลาดตามการใช้ InsurTech



ส่วนสำคัญที่ทำให้ธุรกิจประกันภัยของจีนมีการเติบโตขึ้น ส่วนหนึ่งมาจากการนำเทคโนโลยี หรือ InsurTech มาใช้ในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ประกันภัยและช่องทางขาย โดย Oliver Wyman ได้แบ่งส่วนตลาดของผลิตภัณฑ์ประกันภัยของจีนที่นำ InsurTech มาใช้ออกเป็น 3 ส่วนตลาดด้วยกัน ดังแผนภาพที่ 2

ส่วนตลาดที่ 1: ช่องทางการขายออนไลน์-การขายผลิตภัณฑ์ประกันภัยแบบดั้งเดิมผ่านช่องทางออนไลน์หรือ Mobile App

สิ่งที่บริษัทประกันภัยได้รับจากการนำ InsurTech มาใช้ในส่วนตลาดนี้ก็คือ ความสามารถในการเข้าถึงลูกค้าได้อย่างกว้างขวางด้วยต้นทุนที่ต่ำ ทำให้การดำเนินธุรกิจมีประสิทธิภาพมากขึ้น พร้อมทั้งยังช่วยส่งเสริมให้เกิดประสบการณ์ในการซื้อประกันภัยที่ดีแก่ผู้บริโภค บริษัทประกันภัยที่ให้ความสำคัญกับส่วนตลาดที่ 1 นี้ ได้แก่ บริษัทประกันวินาศภัยยักษ์ใหญ่อันดับสองของจีน Ping An Insurance ที่ได้นำ Yiwallet ระบบการชำระเงินออนไลน์และ Social network มาใช้ในการขายผลิตภัณฑ์ประกันภัยแบบดั้งเดิม และ Taikang Life Insurance, PICC และ China Pacific Property Insurance ที่ขายประกันภัยออนไลน์ผ่าน Taobao เว็บไซต์ตลาดซื้อขายสินค้าออนไลน์ซึ่งเป็นบริษัทลูกของ Alibaba ยักษ์ใหญ่ทางด้านเทคโนโลยีและ e-commerce ของจีน ซึ่งเป็นที่น่าสนใจว่าในจีนนั้น ช่องทางออนไลน์หลักในการขายประกันภัยคือเว็บไซต์ตลาดซื้อขายสินค้าออนไลน์ ซึ่งแตกต่างกับในหลาย ๆ ประเทศ ที่เว็บไซต์นายหน้าประกันภัยเป็นช่องทางที่ได้รับความนิยมในการซื้อประกันภัย

ส่วนตลาดที่ 2: ยกระดับผลิตภัณ์โดยการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการพัฒนาผลิตภัณ์

บริษัทประกันภัยจะใช้เทคโนโลยีในการเก็บข้อมูล รวมถึงการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) เพื่อใช้ในการบริหารจัดการและลดความเสี่ยงของสิ่งที่เอาประกันภัย รวมถึงเทคโนโลยีดังกล่าวยังช่วยส่งเสริมให้เกิดการจัดการทางด้านของการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้อย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทประกันภัยที่ดำเนินการในส่วนตลาดนี้ ได้แก่ Ping An และ PICC ที่มีการนำ Telematics และ UBI (Usage-based insurance) มาใช้ในการประกันภัยรถยนต์ รวมถึง Zhong An บริษัทประกันภัยน้องใหม่ที่เป็นบริษัทออนไลน์โดยเฉพาะ (Online-only insurance) ที่นำ wearable device มาใช้ในการรับประกันโรคร้ายแรง

ส่วนตลาดที่ 3: Ecosystem oriented innovation- ใช้ประโยชน์จาก Ecosystem เพื่อสร้างผลิตภัณ์ใหม่ที่คุ้มครองความต้องการที่ซ่อนเร้นของผู้บริโภค (Unmet Needs)

ส่วนตลาดนี้เป็นส่วนตลาดที่เกิดจากผลิตภัณฑ์ประกันภัยที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการประกันภัยรูปแบบใหม่ ๆ ที่เกิดขึ้นใน Ecosystem (อาทิ เว็บไซต์ที่เป็นตัวกลางในการซื้อขายสินค้าออนไลน์ เป็นต้น) โดยบริษัทประกันภัยที่เป็นหัวหอกแกนนำของส่วนตลาดนี้ก็คือ Zhong An ที่มีผลิตภัณฑ์เรือธง คือ ประกันการคืนสินค้าที่ซื้อออนไลน์ (Shipping return insurance) ซึ่งเป็นประกันภัยที่คุ้มครองค่าขนส่งคืนสินค้าที่ไม่ตรงกับความต้องการของผู้ซื้อ เป็นประกันภัยรูปแบบใหม่ที่จะช่วยลดความกังวลในการซื้อและขายสินค้าผ่านระบบการค้าขายอิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) โดยส่วนตลาดนี้จะเป็นส่วนที่สำคัญที่จะช่วยพัฒนาตลาดประกันภัยในจีน เนื่องจากสามารถตอบสนองกับ Lifestyle ของผู้บริโภคชาวจีนได้เป็นอย่างดี ซึ่งมีผลิตภัณ์ใหม่ ๆ เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง สาเหตุของการเติบโตอย่างรวดเร็วมาจาก



1. การขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจของจีน

2. การพัฒนาทางด้านการธุรกิจอิเล็กทรอนิกส์และเทคโนโลยี

จีนเป็นประเทศที่มีระบบการค้าขายอิเล็กทรอนิกส์ที่ก้าวหน้าและเป็นที่นิยมเป็นอย่างมาก ซึ่งระบบการค้าออนไลน์นั้นกล่าวได้ว่ามีพัฒนาการที่ก้าวไปไกลกว่าระบบการค้าออฟไลน์เป็นอย่างมาก ยกย่องผู้นำทางด้านเทคโนโลยีและการให้บริการต่าง ๆ ผ่านอินเทอร์เน็ตของจีน คือ Baidu, Alibaba, Tencent และ Jingdong (BATJ) ที่ให้บริการครอบคลุมทั้งด้านการเงิน การค้าขาย การติดต่อสื่อสาร และอื่น ๆ

3. กฎระเบียบที่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจประกันภัย

China Insurance Regulatory Commission (CIRC) ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับทางด้านประกันภัยของจีนได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการนำนวัตกรรมมาใช้ร่วมกับผลิตภัณฑ์ประกันภัยและช่องทางในการจัดจำหน่ายประกันภัย จึงได้ออกใบอนุญาตในการจัดตั้งบริษัทประกันภัยรูปแบบใหม่ขึ้นซึ่งก็คือ บริษัทประกันภัยออนไลน์โดยเฉพาะ (Online-only insurance) ทำให้ในปัจจุบัน ประเภทของบริษัทประกันภัยรับตรงในจีนประกอบไปด้วย

1. บริษัทประกันชีวิต
2. บริษัทประกันภัย และ
3. บริษัทประกันภัยออนไลน์โดยเฉพาะ (Online-only insurance)

โดยในปี 2559 บริษัทประกันภัยออนไลน์โดยเฉพาะในจีนมีจำนวน 4 บริษัท ได้แก่

- 1) Zhong An Insurance
- 2) Yi An Property Insurance
- 3) Anxin Property Insurance
- 4) Taikang Online Property Insurance

พร้อมกันนั้น ณ กลางปีที่ผ่านมา ยังมีบริษัทต่อแถวเพื่อขอใบอนุญาตดำเนินการในรูปแบบประกันภัยออนไลน์โดยเฉพาะนี้มากกว่า 200 บริษัท

ตัวอย่างของมาตรการที่ CIRC ใช้ในการส่งเสริมให้มีการนำนวัตกรรมมาใช้กับประกันภัย ได้แก่ การคืนภาษีให้แก่ผู้ซื้อประกันสุขภาพแบบที่ต้องมีการเชื่อมต่อกับ WEARABLE DEVICES เป็นต้น

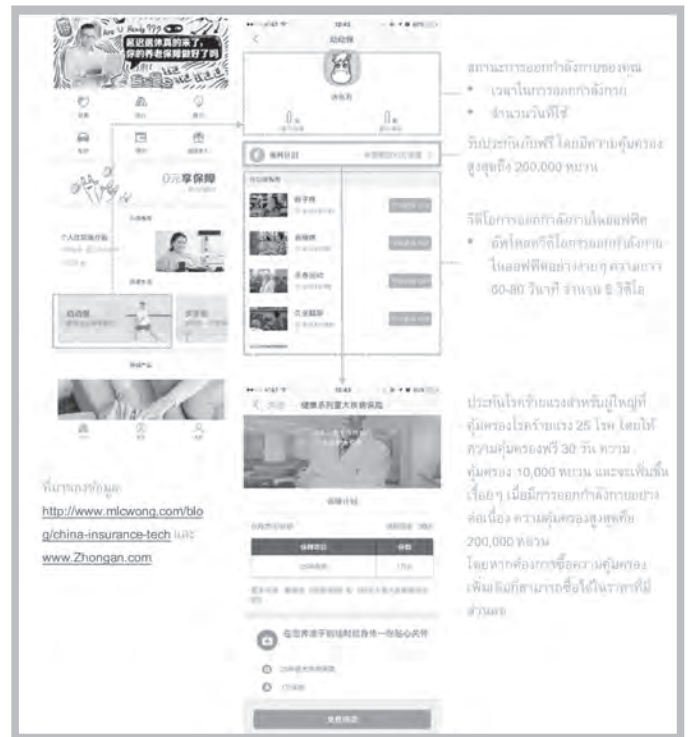
บริษัทประกันภัยออนไลน์โดยเฉพาะมีการเติบโตเป็นอย่างมาก ซึ่งผู้นำของตลาดประกันภัยออนไลน์โดยเฉพาะ คือ Zhong An Insurance ซึ่งเป็นบริษัทที่เกิดจากการร่วมทุนของบริษัทยักษ์ใหญ่ในจีน คือ Alibaba/Ant Financial, Tencent และ Ping An เริ่มดำเนินการกิจการในปี 2556 โดยมีทุนจดทะเบียน 164 ล้านเหรียญสหรัฐ ในปัจจุบัน Zhong An มีหุ้นส่วนมากถึง 300 บริษัททั้งด้านสุขภาพ การเดินทาง ยานยนต์ การค้าอิเล็กทรอนิกส์ ธนาคาร และอื่น ๆ และในปี 2559 มีเบี้ยรับประกันภัยโดยตรงสูงถึง 3,408 ล้านหยวน หรือคิดเป็น 17,000 ล้านบาท และเป็นบริษัทประกันภัยออนไลน์โดยเฉพาะที่ใหญ่ที่สุดและมีลูกค้าสูงสุดเกือบ 500 ล้านคน



แผนภาพที่ 3 : Dongdong Insurance
ประกันสุขภาพฟรีที่ได้รับจากการออกกำลังกายที่ออฟฟิศ

สำหรับการแนะนำผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ สู่ตลาดนั้น Zhong An ใช้เวลาไม่เกิน 2 เดือนหรือเพียงแค่ 5-6 สัปดาห์เท่านั้น Zhong An ถือว่าเป็นบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญในส่วนตลาดที่ 1 จนถึง 3 ตัวอย่างของผลิตภัณฑ์ประกันภัยที่น่าสนใจของบริษัทมีดังนี้

- ผลิตภัณฑ์ประกันภัยแบบดั้งเดิมที่ถูกขายผ่านช่องทางออนไลน์
- ผลิตภัณฑ์ประกันภัยที่ใช้เทคโนโลยีเป็นตัวขับเคลื่อน เช่น
 - ประกันภัยสุขภาพ อาทิ Tailor-made health insurance และ Dongdong insurance ประกันภัยโรคร้ายแรงที่เชื่อมต่อข้อมูลสุขภาพกับ Wearable device ซึ่งเป็นอีกหนึ่งผลิตภัณฑ์ประกันภัยที่ Zhong An ให้ความสำคัญ โดย Dongdong insurance นี้เป็นประกันภัยที่ให้ความคุ้มครอง 25 โรคร้ายแรงที่ผู้เอาประกันภัยจะได้รับประกันภัยฟรีหรือส่วนลดในกรณีที่ต้องการความคุ้มครองที่สูงขึ้น เมื่อผู้เอาประกันภัยออกกำลังกายได้ตามเป้าหมายที่กำหนด ซึ่งรายละเอียดแสดงในแผนภาพที่ 3



ZHONG AN เน้นที่การทำให้ลูกค้าได้มีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่องกับหลาย ๆ จุดสัมผัสบริการ (TOUCH POINT) ของบริษัท เพื่อให้เกิดโอกาสในการทำการขายผลิตภัณฑ์อื่น ๆ (CROSS-SELLING)

- P2P Loan Guarantee Insurance คือ Yaunbao ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ประกันภัยที่คุ้มครองผู้ให้กู้โดยผ่านกระเป๋าเงินอิเล็กทรอนิกส์ (e-wallet) ของ Zhong An ซึ่ง Zhong An มีความคิดที่จะเป็นผู้ให้บริการทางการเงินแบบครบวงจรอีกด้วย
- ผลิตภัณฑ์ประกันภัย Ecosystem Embedded System เช่น
 - ประกันการคืนสินค้าที่ซื้อออนไลน์ (E-commerce shipping return insurance) หรือ Zhonglebao ซึ่งคุ้มครองค่าส่งคืนสินค้าที่ซื้อผ่าน Taobao เว็บไซต์ตลาดซื้อขายสินค้าออนไลน์ซึ่งเป็นบริษัทลูกของ Alibaba ในกรณีที่ลูกค้าไม่พอใจในสินค้าที่ซื้อ ยอดขายกรมธรรม์ถึงกว่า 1 พันล้านกรมธรรม์ในปีแรก (2556) จนถึงปี 2559 Zhong An สามารถขายประกันภัยนี้ได้ถึงกว่า 4 พันล้านกรมธรรม์ให้แก่ลูกค้าในจีนกว่า 400 ล้านคน
 - Mobile App Security Insurance เป็นผลิตภัณฑ์ที่ Zhong An ร่วมกับ Baidu ยักษ์ใหญ่ทางด้านอินเทอร์เน็ตของจีน ในการให้ความคุ้มครองความเสียหายจากการโดนโจรกรรมข้อมูลในโทรศัพท์มือถือที่ลง Baidu Mobile Guardian App
 - Flight Delay Insurance เป็นผลิตภัณฑ์ที่ Zhong An ได้หุ้นกับ Ctrip และ Qunar ผู้ให้บริการทางการท่องเที่ยวที่ใหญ่ที่สุดของจีน ที่ให้บริการรับรองที่พักและตั๋วเครื่องบินออนไลน์ (Online Travel Agency: OTAs) ในการออกกรมธรรม์ประกันภัยที่คุ้มครองการยกเลิกเที่ยวบิน การบินล่าช้าและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ โดยค่าเบี้ยประกันภัยเป็นสัดส่วนกับการล่าช้าของเที่ยวบินในอดีต และจ่ายค่าสินไหมทดแทนผ่าน WeChat wallet กระเป๋าเงินอิเล็กทรอนิกส์ของ WeChat (แอปพลิเคชันสำหรับการสื่อสารของจีน)



ตัวอย่างผลิตภัณฑ์ที่น่าสนใจของส่วนตลาดที่ 3 ที่พัฒนาโดย Zhong An

Zhonglebao: ประกันการคืนสินค้าที่ซื้อออนไลน์ (Shipping return insurance)

ตลาดซื้อขายสินค้าออนไลน์ในจีนมีขนาดใหญ่ถึง 6 ล้านล้านหยวนหรือคิดเป็น 1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ โดยสินค้าที่มีการซื้อขายกันมากที่สุดคือเสื้อผ้า ซึ่งเสื้อผ้าที่ซื้อขายผ่าน Taobao ตลาดออนไลน์โดยเฉี่ยนั้นมียอดประมาณ 60 หยวน หรือประมาณ 10 เหรียญสหรัฐ โดยมีค่าขนส่งเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 12 หยวน หรือ 2 เหรียญสหรัฐ หรือคิดเป็น 20% ของราคาเสื้อผ้า ปัญหาในการซื้อเสื้อผ้าออนไลน์หลัก ๆ เลยก็คือ

1. ขนาดไม่พอดีกับตัว
2. วัสดุที่ใช้ในการตัดเย็บยังไม่เป็นที่ถูกใจของผู้ซื้อ และ
3. สินค้าไม่ตรงกับความต้องการของลูกค้า เป็นต้น

ดังนั้น เมื่อผู้ซื้อไม่พอใจกับสินค้าที่ตนเองสั่งซื้อ และต้องการคืนเสื้อผ้าที่สั่งซื้อมา ผู้ซื้อจะต้องจ่ายค่าขนส่งคืนซึ่งมีต้นทุนที่สูงปัญหาดังกล่าวก่อให้เกิดความไม่มั่นใจในการซื้อสินค้าออนไลน์ ดังนั้นเมื่อ Zhong An พัฒนาประกันการคืนสินค้าที่ซื้อออนไลน์ขึ้นมาจึงเป็นที่ถูกใจของทั้งผู้ซื้อและผู้ขายสินค้าออนไลน์ โดยค่าเบี้ยประกันภัยโดยเฉลี่ยจะประมาณ 0.4 หยวน หรือ 6 เซนต์ ซึ่งค่าขนส่งสินค้าคืนที่ผู้ซื้อออกไปก่อนหน้านี้จะได้รับคืนจากบริษัทประกันภัยโดยอัตโนมัติเข้าสู่บัญชีของผู้ซื้อ เมื่อมีการส่งคืนสินค้าและผู้ขายได้รับสินค้าคืนผลิตภัณฑ์ประกันภัยนี้ได้ช่วยขจัดจุดเจ็บปวด (Pain point) ให้แก่ทั้งผู้ซื้อและผู้ขายสินค้าออนไลน์โดย

- ผู้ซื้อไม่ต้องกังวลในเรื่องของสินค้าที่ตัวเองสั่งซื้อ โดยผู้ซื้อสามารถประกันการคืนสินค้าที่ซื้อออนไลน์และส่งคืนสินค้าได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม
- ผู้ขายไม่ต้องเสียเวลาในเรื่องของการจัดการข้อพิพาทต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการคืนสินค้า โดยที่ผู้ขายก็สามารถซื้อประกันดังกล่าวให้กับผู้ซื้อได้เช่นกัน

นี่คือตัวอย่างของประโยชน์ร่วมกันของทั้งผู้ซื้อและผู้ขายสินค้าออนไลน์ รวมถึงผู้ให้บริการระบบ e-commerce ที่เกิดจากประกันภัยใหม่ ๆ

จากที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น การนำ InsurTech มาใช้ในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ถือเป็นสิ่งจำเป็นที่บริษัทประกันภัยของไทยมีอาจจะเลยได้จะเห็นได้จากธุรกิจประกันภัยในจีนที่มีผู้เล่นหน้าใหม่ที่เป็น Startup เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก โดยผู้เล่นเหล่านี้ได้นำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยทำให้ผลิตภัณฑ์ประกันภัยเข้าสู่ผู้บริโภคได้สะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ตลอดไปจนถึงทำให้เกิดผลิตภัณฑ์ประกันภัยที่ไม่เคยมีมาก่อนเกิดขึ้น อันนำไปสู่ความสามารถที่จะเปลี่ยนความต้องการประกันภัยที่ซ่อนเร้น (Unmet needs) ของผู้บริโภคให้กลายเป็น Met needs ได้อย่างที่ไม่เคยทำได้มาก่อน ด้วยคุณสมบัติพิเศษเช่นนี้ ส่งผลให้บริษัทประกันภัยเหล่านี้สามารถหารายได้ได้อย่างรวดเร็ว และช่วงชิงส่วนแบ่งตลาดที่เดิมเป็นของผู้เล่นรายเก่าได้อีกด้วย ดังนั้น หากผู้เล่นรายเดิมขาดความตระหนักรู้และความสามารถที่จะปรับตัวได้อย่างทันท่วงทีก็จะส่งผลกระทบต่อรายได้ หรือแม้กระทั่งความอยู่รอดของตนเอง

หนังสืออ้างอิง

- Oliver Wyman, 2016, China InsurTech Industry Report, http://www.oliverwyman.com/content/dam/oliver-wyman/global/en/2016/oct/OliverWyman_ChinaInsuretech.pdf, [เข้าถึงเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2560].
- Nandwani A., Lee Kelvin C., 2016, Lessons from the Front Lines of Insurance Tech Innovation in China, <https://medium.com/@mlcwong/lessons-from-the-front-lines-of-insurance-tech-innovation-in-china-a1568b69bfb7>, [เข้าถึงเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2560].
- South China Morning Post, 2014, Chinese Insurers Eye Opportunities in Online Payment Services, <http://www.scmp.com/business/banking-finance/article/1436171/chinese-insurers-eye-opportunities-online-payment-services>, [เข้าถึงเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2560].
- Swiss Re, 2017, Sigma No 3/2017, http://institute.swissre.com/research/overview/sigma/3_2017.html, [เข้าถึงเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2560].

เว็บไซต์อ้างอิง

- www.zhongan.com
- www.taobao.com





การศึกษาผลกระทบ จากการเพิ่มวงเงินความคุ้มครอง การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

โดย วรสิทธิ์ จูติธนาการ, ASA และ
ชวลีกร เตโสภางษ์, สำนักงานอตราเบี้ยประกันวินาศภัย



สำนักงานอตราเบี้ยประกันวินาศภัย ได้ทำการศึกษาผลกระทบจากการเพิ่มวงเงินความคุ้มครองการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 1/2558 และ 15/2559 ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 25 ธันวาคม 2557 และวันที่ 1 เมษายน 2559 ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดการเพิ่มวงเงินความคุ้มครองการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ตามตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ตารางสรุปการเปลี่ยนแปลงวงเงินความคุ้มครองการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ความคุ้มครอง	วงเงิน ความคุ้มครอง ก่อนวันที่ 25 ธันวาคม 2557	วงเงิน ความคุ้มครอง ก่อนวันที่ 1 เมษายน 2559	วงเงินความ คุ้มครอง ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2559
1. จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ได้รับโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิด			
1.1. ค่ารักษาพยาบาล จากการบาดเจ็บ (ตามจริง)	15,000	↑ 30,000	30,000
1.2. การเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพอย่างถาวร	35,000	35,000	35,000
1.3. จำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดของรายการ 1.1. และ 1.2.	50,000	↑ 65,000	65,000
2. จำนวนเงินค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น ผู้ประสบภัยจะได้รับภายหลังจากการพิสูจน์แล้วว่า ไม่ได้เป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย โดยมี วงเงินคุ้มครองรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้น ดังนี้			
2.1. ค่ารักษาพยาบาล จากการบาดเจ็บ	50,000	50,000	↑ 80,000
2.2. การเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพอย่างถาวร	200,000	200,000	↑ 300,000
2.3. ชดเชยรายวัน 200 บาท รวมกันไม่เกิน 20 วัน กรณีเข้าพักรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลในฐานะคนไข้ใน	สูงสุดที่ 4,000	สูงสุดที่ 4,000	สูงสุดที่ 4,000
2.4. จำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดสำหรับรายการข้อ 2.1., 2.2. และ 2.3. รวมกัน	สูงสุดที่ 204,000	สูงสุดที่ 204,000	↑ สูงสุดที่ 304,000

สำนักงานฯ ได้ศึกษาถึงผลกระทบต่อความถี่ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (Claims Frequency) ผลกระทบต่อความรุนแรงของค่าสินไหมทดแทน (Claims Severity) ผลกระทบต่อต้นทุนค่าสินไหมทดแทน (Loss Cost) และอัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio) ที่เปลี่ยนแปลงสืบเนื่องจากการเพิ่มความคุ้มครองดังกล่าว ซึ่งผลการศึกษาในครั้งนี้อาจเป็นประโยชน์ต่อการนำไปใช้ในการปรับปรุงอัตราเบี้ยประกันภัยให้เหมาะสมตามความเสี่ยงภัยที่แท้จริงในอนาคต

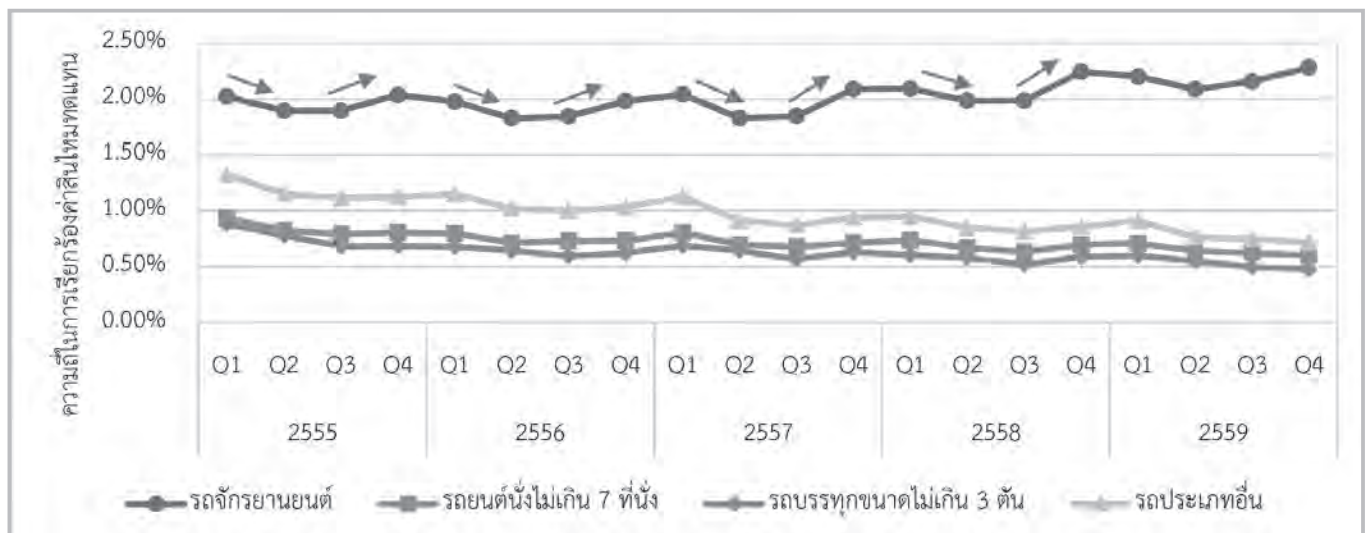
ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

สำนักงานฯ ใช้ข้อมูลการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับย้อนหลังรายไตรมาสในระหว่างปี 2555 – 2559 ข้อมูลสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 จำนวนทั้งสิ้น 129.1 ล้านหน่วยเสี่ยงภัย (Exposure) มาทำการวิเคราะห์ผลกระทบจากการเพิ่มวงเงินความคุ้มครอง

ผลกระทบจากการเพิ่มวงเงินความคุ้มครองการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

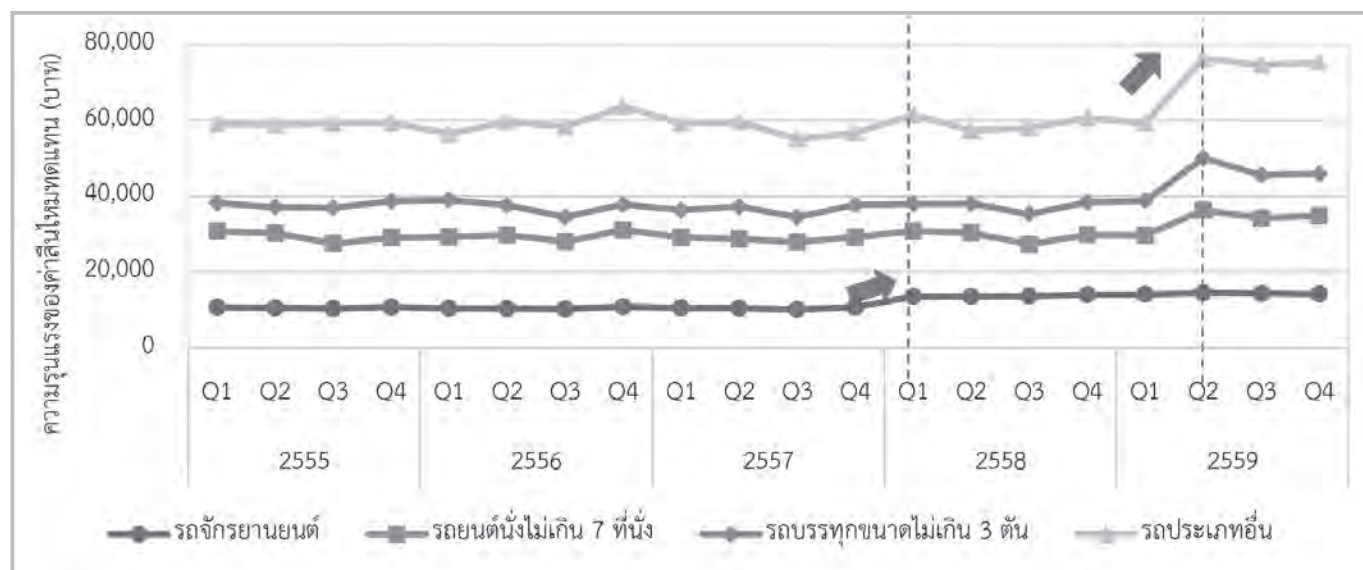
สำนักงานฯ ได้ทำการศึกษาโดยแยกย่อยออกเป็น 4 ประเภทตามปริมาณการรับประกันภัย ซึ่งประกอบด้วย รถจักรยานยนต์ จำนวน 63.6 ล้านหน่วยเสี่ยงภัย รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 ที่นั่ง จำนวน 34.4 ล้านหน่วยเสี่ยงภัย รถบรรทุกขนาดไม่เกิน 3 ตัน จำนวน 24.7 ล้านหน่วยเสี่ยงภัย และรถประเภทอื่น จำนวน 8.4 ล้านหน่วยเสี่ยงภัย ซึ่งพบว่า ความถี่ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (Claims Frequency) มีฤดูกาล (Seasonality) โดยรถจักรยานยนต์มีความถี่ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสูงที่สุดและมีแนวโน้มในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่สูงขึ้น ส่วนรถประเภทอื่นมีแนวโน้มในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนลดลง ดังรูปที่ 1

รูปที่ 1 ความถี่ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ แยกตามประเภทรถ



ในขณะที่ความรุนแรงของค่าสินไหมทดแทน (Claims Severity) สูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 ปี 2558 และ ไตรมาสที่ 2 ปี 2559 ซึ่งสอดคล้องกับช่วงเวลาที่นายทะเบียนสั่งให้เพิ่มวงเงินความคุ้มครอง ดังรูปที่ 2

รูปที่ 2 ความรุนแรงของค่าสินไหมทดแทนของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ แยกตามประเภท



จากผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า หลังจากที่มีการปรับเพิ่มความคุ้มครองการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2557 ส่งผลให้ความรุนแรงของค่าสินไหมทดแทนของรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น 29%-35% ในขณะที่รถประเภทอื่นเพิ่มขึ้น 2%-7% และภายหลังจากที่นายทะเบียนเพิ่มวงเงินความคุ้มครองในวันที่ 1 เมษายน 2559 ส่งผลให้ความรุนแรงของค่าสินไหมทดแทนของรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น 5%-6% ในขณะที่รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 ที่นั่งเพิ่มขึ้น 20%-25% และรถประเภทอื่นเพิ่มขึ้น 29%-33% ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ตารางเปรียบเทียบความรุนแรงของค่าสินไหมทดแทนในช่วงไตรมาสเดียวกันในแต่ละปี

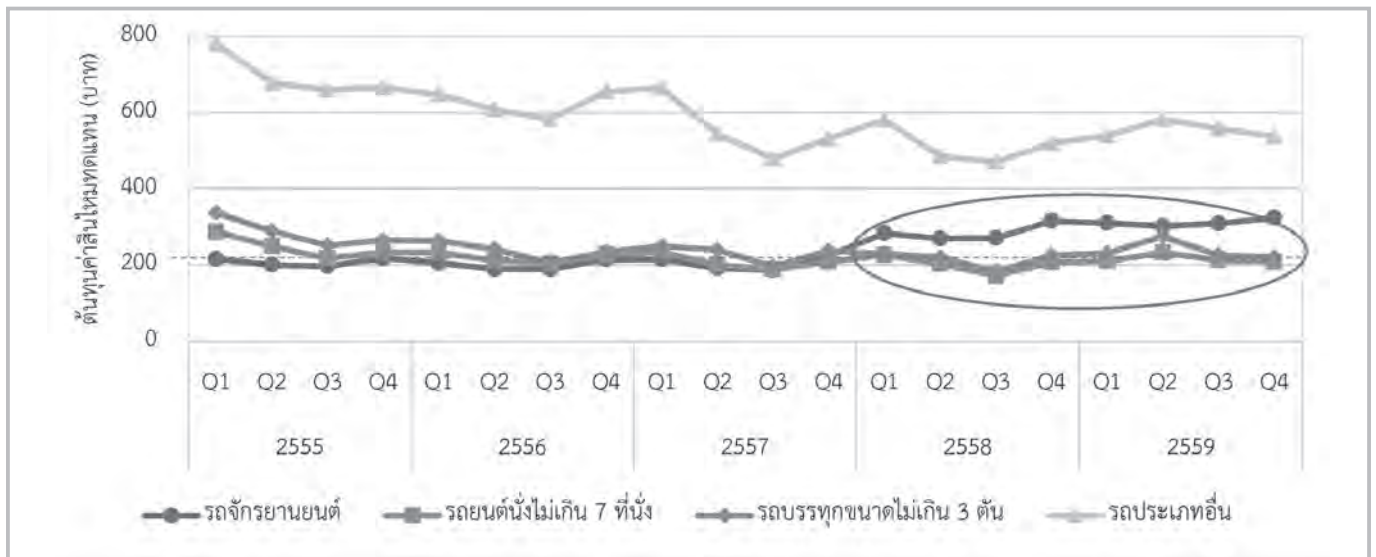
ประเภท	ไตรมาสที่	ความรุนแรงของค่าสินไหมทดแทน (Claims Severity)				เปรียบเทียบกับช่วงไตรมาสเดียวกัน		
		2556	2557	2558	2559	2557/2556	2558/2557	2559/2558
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)/(1)	(6)=(3)/(2)	(7)=(4)/(3)
รถจักรยานยนต์	1	10,396	10,530	13,541	14,093	101%	129%	104%
	2	10,369	10,485	13,595	14,465	101%	130%	106%
	3	10,273	10,121	13,639	14,331	99%	135%	105%
	4	10,825	10,752	14,076	14,192	99%	131%	101%
รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 ที่นั่ง	1	29,291	29,079	30,807	29,687	99%	106%	96%
	2	29,777	28,740	30,337	36,276	97%	106%	120%
	3	28,028	27,896	27,283	34,189	100%	98%	125%
	4	31,100	29,211	29,793	34,794	94%	102%	117%
รถบรรทุกขนาดไม่เกิน 3 ตัน	1	38,986	36,293	37,965	38,784	93%	105%	102%
	2	37,595	37,220	37,990	50,026	99%	102%	132%
	3	34,516	34,505	35,293	45,582	100%	102%	129%
	4	37,819	37,728	38,350	45,867	100%	102%	120%

ตารางที่ 2 (ต่อ) ตารางเปรียบเทียบความรุนแรงของค่าสินไหมทดแทนในช่วงไตรมาสเดียวกันในแต่ละปี

ประเภทรถ	ไตรมาสที่	ไตรมาสที่				ไตรมาสที่		
		2556	2557	2558	2559	2557/2556	2558/2557	2559/2558
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)/(1)	(6)=(3)/(2)	(7)=(4)/(3)
รถประเภทอื่น	1	56,460	59,123	61,457	59,256	105%	104%	96%
	2	59,594	59,591	57,353	76,186	100%	96%	133%
	3	58,296	55,077	57,978	74,639	94%	105%	129%
	4	63,609	56,681	60,571	75,269	89%	107%	124%

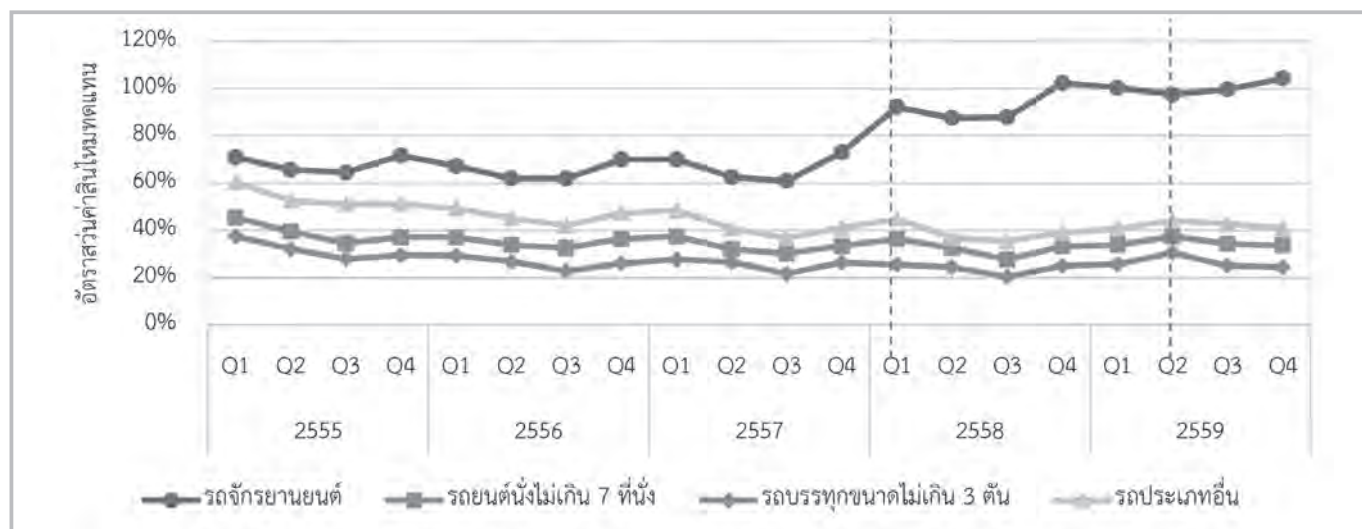
หมายเหตุ ข้อมูลสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560

สำนักงานฯ คำนวณต้นทุนค่าสินไหมทดแทน (Loss Cost) โดยนำความถี่ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (Claims Frequency) มาคูณกับความรุนแรงของค่าสินไหมทดแทน (Claims Severity) และพบว่าต้นทุนค่าสินไหมทดแทนมีฤดูกาล (Seasonality) ซึ่งเป็นผลมาจากที่ความถี่ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนมีฤดูกาล และพบว่าต้นทุนค่าสินไหมทดแทนของรถจักรยานยนต์สูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญและสูงกว่าต้นทุนค่าสินไหมทดแทนของรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 ที่นั่งและรถบรรทุกขนาดไม่เกิน 3 ตัน หลังจากที่ยานทะเบียนเพิ่มวงเงินความคุ้มครอง ดังรูปที่ 3

รูปที่ 3 ต้นทุนค่าสินไหมทดแทนของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ แยกตามประเภทรถ


สำนักงานฯ คำนวณอัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio) และพบว่าอัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนมีฤดูกาล (Seasonality) ในรูปแบบเดียวกับต้นทุนค่าสินไหมทดแทน (Loss Cost) เนื่องจากอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยภาคบังคับนั้นมีลักษณะเป็นอัตราแบบคงที่ โดยอัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนของรถจักรยานยนต์นั้นเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญหลังจากที่มีการปรับเพิ่มความคุ้มครอง ในขณะที่อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนของรถประเภทอื่นนั้นไม่ได้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญดังเช่นรถจักรยานยนต์ ซึ่งแม้ว่าความรุนแรงของค่าสินไหมทดแทนจะสูงขึ้นแต่ความถี่ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนนั้นมีแนวโน้มลดลง ประกอบกับอัตราเบี้ยประกันภัยของรถประเภทอื่นสูงกว่าอัตราเบี้ยประกันภัยของรถจักรยานยนต์มาก จึงส่งผลให้อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนยังคงอยู่ระดับเดิม ดังรูปที่ 4

รูปที่ 4 อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ แยกตามประเภทรถ



จากผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า หลังจากที่นายทะเบียนเพิ่มความคุ้มครองการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2557 ส่งผลให้อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนของรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น 22%–29% ในขณะที่รถประเภทอื่นไม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ (เนื่องจากแนวโน้มของความถี่ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนลดลง) และภายหลังจากที่นายทะเบียนเพิ่มความคุ้มครองในวันที่ 1 เมษายน 2559 ส่งผลให้อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนของรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น 10%–12% ในขณะที่รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 ที่นั่งและรถบรรทุกขนาดไม่เกิน 3 ตันเพิ่มขึ้น 5%–7% และรถประเภทอื่นเพิ่มขึ้น 25%–27% ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ตารางเปรียบเทียบอัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนในช่วงไตรมาสเดียวกันในแต่ละปี

ประเภทรถ	ไตรมาสที่	อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio)				เปรียบเทียบกับช่วงไตรมาสเดียวกัน		
		2556	2557	2558	2559	2557/2556	2558/2557	2559/2558
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)-(1)	(6)=(3)-(2)	(7)=(4)-(3)
รถจักรยานยนต์	1	67.3%	70.2%	92.2%	100.5%	2.8%	22.0%	8.2%
	2	62.1%	62.6%	87.6%	97.6%	0.5%	25.0%	10.0%
	3	62.0%	61.0%	87.9%	99.8%	-1.0%	27.0%	11.9%
	4	70.1%	73.2%	102.4%	104.3%	3.1%	29.2%	1.9%
รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 ที่นั่ง	1	37.2%	37.4%	36.4%	33.8%	0.2%	-1.0%	-2.6%
	2	33.8%	32.1%	32.6%	37.4%	-1.7%	0.6%	4.8%
	3	32.6%	30.3%	27.7%	34.3%	-2.3%	-2.6%	6.6%
	4	36.4%	33.5%	33.4%	33.6%	-3.0%	-0.1%	0.3%
รถบรรทุกขนาดไม่เกิน 3 ตัน	1	29.3%	27.8%	25.5%	25.7%	-1.6%	-2.2%	0.2%
	2	26.9%	26.6%	24.5%	30.5%	-0.2%	-2.2%	6.1%
	3	22.8%	21.7%	20.4%	25.1%	-1.1%	-1.3%	4.7%
	4	26.1%	26.5%	25.0%	24.5%	0.4%	-1.5%	-0.5%

ตารางที่ 3 (ต่อ) ตารางเปรียบเทียบอัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนในช่วงไตรมาสเดียวกันในแต่ละปี

ประเภทรถ	ไตรมาสที่	ไตรมาสที่				ไตรมาสที่		
		2556	2557	2558	2559	2557/2556	2558/2557	2559/2558
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)-(1)	(6)=(3)-(2)	(7)=(4)-(3)
รถประเภทอื่น	1	49.4%	48.5%	44.8%	40.7%	-0.9%	-3.6%	-4.2%
	2	45.2%	40.7%	36.9%	44.2%	-4.5%	-3.8%	7.3%
	3	42.1%	36.8%	35.4%	42.7%	-5.3%	-1.4%	7.3%
	4	47.4%	41.2%	39.0%	41.0%	-6.2%	-2.1%	2.0%
รวม		42.5%	41.0%	45.7%	49.6%	-1.5%	4.7%	3.8%
รวม เฉพาะ Q2-Q3		40.3%	38.2%	43.0%	50.0%	-2.1%	4.7%	7.1%

หมายเหตุ ข้อมูลสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560

สรุปผลการศึกษผลกระทบจากการเพิ่มวงเงินความคุ้มครองการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ความถี่ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (Claims Frequency) มีฤดูกาล และรถจักรยานยนต์มีค่าความถี่ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสูงกว่ารถประเภทอื่น เนื่องจากโดยลักษณะแล้วรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า แต่ก็มี ความรุนแรงของค่าสินไหมทดแทน (Claims Severity) ที่น้อยกว่ารถประเภทอื่น

ภายหลังจากที่ได้ปรับเพิ่มวงเงินความคุ้มครองเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2557 ความรุนแรงของค่าสินไหมทดแทนของรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยเพิ่มขึ้น 29%-35% ในขณะที่รถประเภทอื่นเพิ่มขึ้นเพียง 2%-7% ซึ่งส่งผลให้อัตราค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio) ของรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น 22%-29% ในขณะที่อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนของรถประเภทอื่นนั้นไม่ได้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งแม้ว่าความรุนแรงของค่าสินไหมทดแทนจะสูงขึ้นแต่ความถี่ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนนั้นมีแนวโน้มลดลง ประกอบกับอัตราเบี้ยประกันภัยของรถประเภทอื่นสูงกว่าอัตราเบี้ยประกันภัยของรถจักรยานยนต์มาก จึงส่งผลให้อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนยังคงอยู่ระดับเดิม และโดยภาพรวมอัตราค่าสินไหมทดแทนของรถทุกประเภทเพิ่มขึ้นประมาณ 4.7%

จากผลกระทบดังกล่าว ส่งผลให้ต้นทุนค่าสินไหมทดแทน (Loss Cost) ของรถจักรยานยนต์เริ่มสูงกว่ารถยนต์นั่งไม่เกิน 7 ที่นั่งและรถบรรทุกขนาดเล็กไม่เกิน 3 ตัน ในขณะที่เบี้ยประกันภัยของรถจักรยานยนต์ต่ำกว่ารถทั้ง 2 ประเภทเป็นอย่างมาก ซึ่งเป็นสิ่งที่บ่งชี้ว่า อัตราเบี้ยประกันภัยของรถจักรยานยนต์นั้นต่ำกว่าความเสี่ยงที่แท้จริง

ภายหลังจากที่นายทะเบียนเพิ่มวงเงินความคุ้มครองในวันที่ 1 เมษายน 2559 ส่งผลให้ความรุนแรงของค่าสินไหมทดแทนของรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น 5%-6% ในขณะที่รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 ที่นั่งเพิ่มขึ้น 20%-25% และรถประเภทอื่นเพิ่มขึ้น 29%-33% ซึ่งส่งผลให้อัตราค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio) ของรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น 10%-12% และรถประเภทอื่นเพิ่มขึ้น 5%-7% และโดยภาพรวมอัตราค่าสินไหมทดแทนของรถทุกประเภทเพิ่มขึ้นประมาณ 7.1%





ทำไมประเทศไทย ต้องมีสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติ (2)

โดย สายัณห์ จันทวิลาสวงศ์

ประธานกรรมการและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท เอ็กซ์เซลเลนท์ บิซิเนส คอร์ปอเรชั่น อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด และ
ประธานคณะทำงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ในคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปเศรษฐกิจ
ด้านอุตสาหกรรมและบริการ สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ (สปท.)



ดังที่กล่าวไปในวารสารประกันภัยฉบับที่แล้วว่า นอกจากความไม่เป็นเอกภาพด้านการบริหาร จัดการ ควบคุม ประเมินยุทธศาสตร์ โลจิสติกส์ของชาติ เพราะระบบโลจิสติกส์กระจุกกระจายไปอยู่กับหน่วยงานภาครัฐมากกว่า 16 หน่วยงาน ยังมีปัญหาด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับโลจิสติกส์ ดังนี้

1. ต้นทุนโลจิสติกส์สูงถึง 14.1% ต่อ GDP
2. ไม่มีศูนย์รับ-ส่ง จัดเก็บ กระจายสินค้าเกษตร ทำให้เกษตรกรต้องแบกรับต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงขึ้น จากการประเมินของ สปช. พบว่าค่าขนส่งข้าวเปลือกจากท้องนาไปโรงสีในแต่ละปีประมาณ 9,600 ล้านบาท
3. พ่อค้าและนักลงทุนต่างชาติรวมถึงบริษัทขนาดใหญ่มีอิทธิพลและมีอำนาจเหนือตลาดในการรับซื้อและกำหนดราคา สภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) จัดทำรายงานเรื่อง “การตั้งโรงคัดบรรจุผลไม้ (ล้ง) ของผู้ประกอบการชาวต่างชาติในจังหวัดจันทบุรี” โดยมีข้อสรุปที่น่าสนใจข้อหนึ่งว่า “หากไม่มีการดำเนินการใด ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว อาชีพการทำสวนผลไม้ของเกษตรกรของไทยอาจหมดไป ส่งผลให้ธุรกิจค้าผลไม้ของไทยต้องเผชิญกับภาวะวิกฤติ ด้านราคาและตลาดได้ และต่อไปประเทศไทยจะอยู่ในฐานะผู้รับจ้างปลูกผลไม้ ซึ่งนับว่าเป็นความเสี่ยงของประเทศ”
4. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในหลายจุดของประเทศ ทั้งถนน รถไฟ เครื่องบิน เรือ ท่อ ขาดความต่อเนื่อง แต่เน้นและให้ความสำคัญกับการขนส่งทางถนนมากถึง 82% ทั้ง ๆ ที่การขนส่งทางถนนมีต้นทุนสูงสุด เมื่อเทียบกับค่าขนส่งทางน้ำและทางราง หาก

ประเทศไทยให้ความสำคัญกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น ใช้การขนส่งสินค้าจากไร่นาหรือโรงงานอุตสาหกรรมทางถนน ไปต่อยด้วยรถไฟเข้าท่าเรือเพื่อส่งออก จะประหยัดต้นทุนการขนส่งมากกว่าใช้การขนส่งโดยใช้ถนนอย่างเดียว

5. เขตเศรษฐกิจพิเศษหลาย ๆ เขต ขาดโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงด้านการขนส่งในรูปแบบต่อเนื่อง เช่น มีแต่ถนนเชื่อมกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ แต่ไม่มีระบบราง ระบบการขนส่งทางน้ำ
6. ท่าเรือชายฝั่งทั้งด้านอ่าวไทยและฝั่งอันดามันไม่ได้พัฒนาปรับปรุงให้เกิดประโยชน์ต่อการขนส่งทางน้ำ การขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัด แทนที่จะใช้การขนส่งทางเรือผ่านท่าเรือชายฝั่ง แต่กลับใช้การขนส่งทางถนน ซึ่งต้นทุนสูงกว่า
7. ท่าเรืออย่างน้อยสองแห่ง สร้างแล้วไม่ได้ใช้ เช่น ท่าเรือนครสวรรค์ บางแห่งสร้างแล้วใช้ประโยชน์ไม่เต็มที่ เช่น ท่าเรือระนอง ในขณะเดียวกันสนามบินหลายแห่งในหลายจังหวัดสร้างแล้วไม่ได้ใช้ หรือใช้ไม่คุ้มค่าการลงทุน เพราะสร้างตามความต้องการของนักการเมืองท้องถิ่น
8. ไม่มีระบบ IT ในการจัดเก็บติดตามเชื่อมโยงข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ข้อมูลจึงกระจุกกระจายไปในทุกหน่วยงาน และไม่ตรงกัน
9. ไม่มีระบบติดตามยานพาหนะและสินค้าเข้าออก ณ ด่านชายแดน ซึ่งกระทบต่อความมั่นคงของประเทศ
10. การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนของไทยสูงมากเป็นอันดับ 2 ของโลก



มีสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติจะช่วยได้อย่างไร ?

การมีสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติจะช่วยให้ยุทธศาสตร์และระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยพัฒนาในทางที่ดีขึ้น ดังนี้

1. มีหน่วยงานหลักระดับประเทศ หรือคือมีเจ้าภาพในการกำหนดยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศในการกำกับดูแล ติดตาม ประเมินผลยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศ
2. หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือมีกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ จะโอนย้ายหรือรวบรวมอยู่ภายใต้สำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติ การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและกิจกรรมต่าง ๆ ด้านโลจิสติกส์จะต้องเป็นไปตามยุทธศาสตร์และแผนงานที่กำหนดโดยสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติ
3. สำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติจะสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี มีคณะกรรมการจากภาครัฐ 60% ภาคเอกชน 30% นักวิชาการและผู้ชำนาญการด้านโลจิสติกส์ 10%
4. งบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ยังคงเป็นไปตามการอนุมัติของคณะรัฐมนตรีแต่จะต้องดำเนินการตามยุทธศาสตร์แผนงาน กรอบเวลา ที่กำหนดโดยสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติ เพื่อความเป็นเอกภาพ ตรวจสอบ ประเมินได้

แล้วระบบโลจิสติกส์จะดีขึ้นได้อย่างไร ?

1. มีองค์กรหลักซึ่งมีผู้เกี่ยวข้องจากภาครัฐ เอกชน นักวิชาการ และผู้ชำนาญการ เป็นกรรมการในการกำหนดยุทธศาสตร์และแผนงานโลจิสติกส์ของประเทศ
2. ข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ถูกจัดเก็บเป็นระบบ ต่อเนื่อง และเชื่อมโยงถึงกัน เช่น ปริมาณข้าว ยางพารา แยกเป็นแต่ละหมู่บ้าน ตำบล อำเภอ จังหวัด ภาค ทำให้จัดทำยุทธศาสตร์และแผนงานโลจิสติกส์ได้แม่นยำ ถูกต้อง รวดเร็ว
3. มีศูนย์รับ-ส่ง จัดเก็บ กระจายสินค้าเกษตรในระดับหมู่บ้าน ตำบล อำเภอ จังหวัด ภาค ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ลดลง ระบบโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพ รวดเร็ว ขจัดอิทธิพลครอบงำจากต่างชาติและบริษัทขนาดใหญ่ในประเทศ

4. ต้นทุนโลจิสติกส์ลดลง ทำให้ต้นทุนสินค้าและบริการลดลง ได้เปรียบในเชิงการแข่งขันระหว่างประเทศ และพร้อมรับมือกับ AEC ใน ASEAN

ประเทศจะเอางบประมาณมาจากไหนในการจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติ ?

ไม่ต้องใช้งบประมาณพิเศษอะไรเลย เพราะ

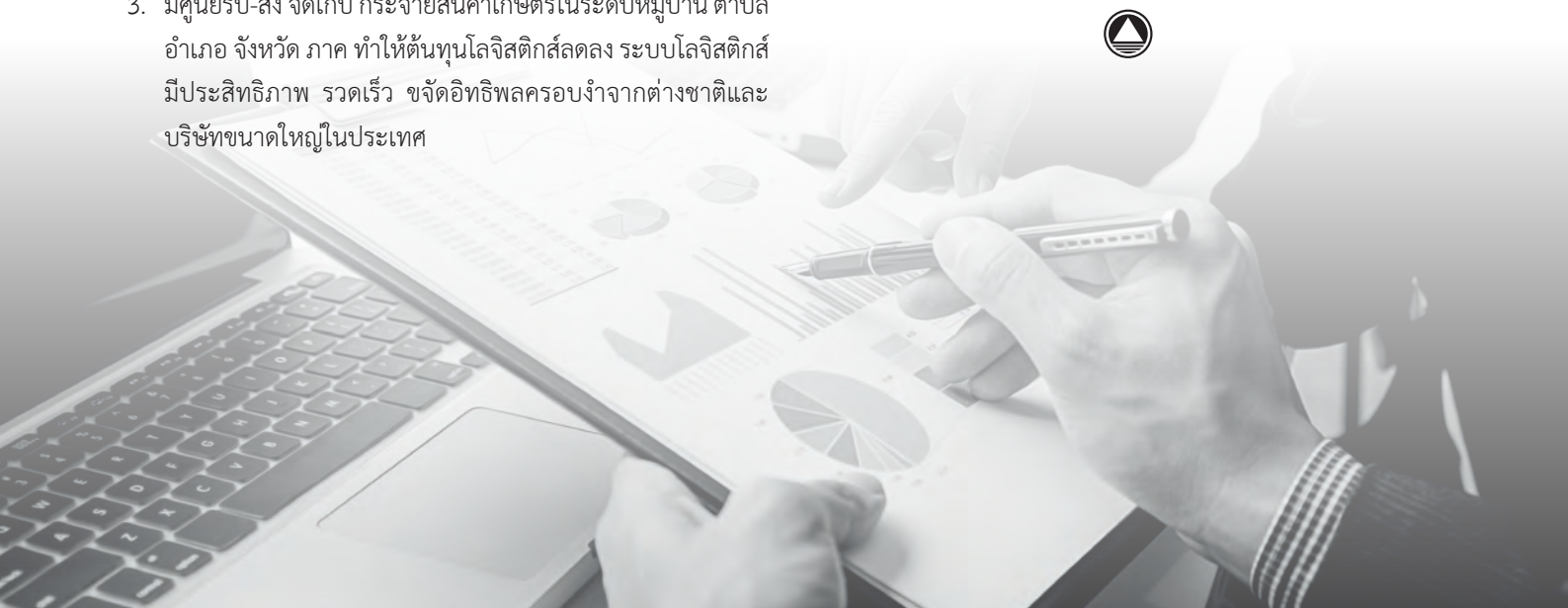
1. คณะกรรมการสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติมาจากภาคราชการ และเอกชน ไม่ต้องมีเงินเดือน
2. สถาปนาทำหน้าที่เป็นเลขานุการสำนักงานได้ เพราะมีสำนักงานโลจิสติกส์ในสภาพพร้อมอยู่แล้ว
3. เจ้าหน้าที่ในสำนักงานโอนย้ายจากหน่วยงานที่มีกิจกรรมโลจิสติกส์
4. การก่อสร้างและกิจกรรมด้านโครงสร้างพื้นฐานรวมถึงกิจกรรมโลจิสติกส์ต่าง ๆ ของแต่ละหน่วยงาน ยังคงเป็นการใช้จ่ายและดำเนินการของแต่ละหน่วยงานตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี

หากดำเนินการเช่นนี้ ประเทศไทยมีข้อเสียหาด้านยุทธศาสตร์และระบบโลจิสติกส์ตรงไหน อย่างไร ?

ถ้าไม่รีบเร่งดำเนินการจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติในยุคมัย คสช. หรือในยุครัฐบาลชุดปัจจุบัน จะแน่ใจว่านักการเมืองที่มาจากการเลือกตั้งในอนาคต จะให้ความสำคัญกับเรื่องยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของชาติและจัดตั้งสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติ ?

เพราะหากมีสำนักงานโลจิสติกส์แห่งชาติ สำนักงานนี้จะเป็นองค์กรหลักในการกำหนดยุทธศาสตร์โครงการ แผนงานโลจิสติกส์

นักการเมืองก็จะมีอิทธิพลต่อการสร้างโครงสร้างพื้นฐานและกิจกรรมโลจิสติกส์น้อยลง !!!





ร่วมใจปลูกดาวเรือง รำลึกในพระมหากรุณาธิคุณ ในหลวงรัชกาลที่ ๙

นายกิตติเดช อนันต์ศิริประภา ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย นำคณะผู้บริหารและพนักงาน ร่วมใจปลูกดาวเรือง เพื่อน้อมเกล้าฯ ถวายในพระราชกุศล แสดงความจงรักภักดี และน้อมรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณของ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช พร้อมประดับตกแต่งอาคารที่ทำการของสมาคมประกันวินาศภัยไทย ด้วยดอกดาวเรืองสีเหลือง จนถึงงานพระราชพิธีถวายพระเพลิง พระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2560 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



ประชุมหารือแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเรื่องกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยร่วมกับสภาพทนายความ

คณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ และชมรม นักกฎหมายประกันภัยยานยนต์ จัดประชุมร่วมกับผู้แทนจาก สภาพทนายความเพื่อหารือและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเรื่องกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัย เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2560 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



ปลูกดาวเรืองน้อมเกล้าฯ ถวายในหลวงรัชกาลที่ ๙

ชมรมประชาสัมพันธ์ประกันภัย จัดงาน “ชมรมประชาสัมพันธ์ ประกันภัย ปลูกดาวเรือง น้อมเกล้าฯ ถวายในหลวงรัชกาลที่ ๙” โดยมีฝ่ายประชาสัมพันธ์บริษัทประกันภัย และสื่อมวลชน ร่วมกันปลูกต้น ดาวเรือง จำนวน 1,499 ต้น เพื่อแสดงถึงความจงรักภักดีถวายแด่ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช และรำลึกใน พระมหากรุณาธิคุณอย่างหาที่สุดมิได้ เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2560 ณ สวนลุมพินี



ประกันภัยร่วมใจ ช่วยผู้ประสบภัย จังหวัดสกลนคร

นายจิรพันธ์ อัคระธนกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัย ไทย ร่วมบริจาคเงินจำนวน 100,000 บาท เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบ ภัยน้ำท่วมจังหวัดสกลนคร ใน “โครงการประกันภัยร่วมใจ ช่วยผู้ ประสบภัยน้ำท่วม” โดยมี ดร. สุทธิพล ทวีชัยการ เลขาธิการ คปภ. เป็นผู้รับมอบ เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2560 ณ สำนักงาน คปภ. จังหวัดสกลนคร



ลงนามบันทึกข้อตกลง โครงการศูนย์กลางฐานข้อมูลด้านการประกันวินาศภัย

สมาคมประกันวินาศภัยไทย จัดพิธีลงนามบันทึกข้อตกลง ว่าด้วยการแลกเปลี่ยนข้อมูลกลางด้านการประกันวินาศภัย ระหว่างสมาคมประกันวินาศภัยไทย และบริษัทประกันวินาศภัย ตามโครงการศูนย์กลางฐานข้อมูลด้านการประกันวินาศภัย เพื่อใช้ประโยชน์จากข้อมูลในการตอบสนองความต้องการของประชาชนในการจัดการกับความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2560 ณ สำนักงาน คปภ.



กิจกรรมประกันภัยเพื่อการใช้เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตที่ใช้ในกิจการพิเศษประเภทเจ็ดสีกีเพื่อเช่า

คณะกรรมการประกันภัยเบ็ดเตล็ด จัดชี้แจง “กิจกรรมประกันภัยเพื่อการใช้เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตที่ใช้ในกิจการพิเศษประเภทเจ็ดสีกีเพื่อเช่า” เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2560 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



โครงการการประกันภัยสุขภาพส่วนบุคคล สำหรับชาวต่างชาติที่เดินทางเข้าสู่ประเทศไทยเพื่อการพำนักระยะยาว (Long Stay Visa)

คณะกรรมการประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ จัดชี้แจง “โครงการการประกันภัยสุขภาพส่วนบุคคล สำหรับชาวต่างชาติที่เดินทางเข้าสู่ประเทศไทยเพื่อการพำนักระยะยาว (Long Stay Visa) และระบบสมาคมฯ เพื่อเชื่อมโยงการจำหน่ายและการนำส่งข้อมูลของบริษัทประกันภัยที่รับประกันภัย โครงการ Long Stay Visa” เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2560 และ วันที่ 1 สิงหาคม 2560 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



ประชุมชี้แจงประกาศและการประกันภัยขนส่งวัตถุอันตราย

คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ จัดทำเอกสารแนบท้ายว่าด้วยการขยายความคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายจากอุบัติเหตุระหว่างการขนส่งวัตถุอันตราย (รย.ต.) ใช้สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์เพื่อรองรับประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมเรื่องการประกันความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ. 2559 และจัดประชุมชี้แจงเพื่อทำความเข้าใจกับบริษัทสมาชิก และผู้แทนจากกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจวัตถุอันตราย เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2560 และวันที่ 20 กรกฎาคม 2560 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



การเชื่อมข้อมูลกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ เพื่อดำเนินการทางพิธีศุลกากร ผ่านระบบ National Single Window

คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ จัดสัมมนาเรื่อง “การเชื่อมข้อมูลกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ เพื่อดำเนินการทางพิธีศุลกากร ผ่านระบบ National Single Window” เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2560 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



ระเบียบภาพ



แนวทางการลดความสูญเสียจากการโจรกรรมรถข้ามแดน

คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ และ The Vehicle Theft Reduction Council of Malaysia Bhd (VTREC) จัดประชุมหารือ และแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการลดความสูญเสียจากการโจรกรรมรถข้ามแดน ร่วมกัน เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2560 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย

พิธีมอบวุฒิบัตรและรางวัลโครงการอบรมหลักสูตรการจัดการสินไหมทดแทนรถยนต์ รุ่นที่ 1

คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ จัดโครงการอบรมหลักสูตรการจัดการสินไหมทดแทนรถยนต์ รุ่นที่ 1 โดยอบรมระหว่างวันที่ 12 กันยายน - 3 ตุลาคม 2560 รวมระยะเวลา 39 ชั่วโมง ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย และจัดพิธีมอบวุฒิบัตรและรางวัลโครงการอบรมหลักสูตรการจัดการสินไหมทดแทนรถยนต์ รุ่นที่ 1 เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2560 ณ โรงแรมดิ เอ็มเมอรัลด์



แนวทางการปฏิบัติที่เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ ครั้งที่ 1 ประจำปี 2560-2562

คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ จัดประชุมชี้แจงแนวทางการปฏิบัติตามประกาศสำนักงาน คปภ. เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการชดเชยเงิน หรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัย พ.ศ. 2559 และการปฏิบัติตามบันทึกความร่วมมือเรื่องความร่วมมือเพื่อใช้ระบบการประกันภัยแก้ไขปัญหารถจากรอ โครงการ “รถชนแล้ว ถ่ายรูปไว้ แยกได้ ไม่ต้องรอ” เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2560 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



Cyber Threat and Insurance

สมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมกับ สถาบันประกันภัยไทย และ The Malaysian Insurance Institute (MII) จัดอบรมเรื่อง “Cyber Threat and Insurance” เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจ และเตรียมความพร้อมด้านการบริหารความเสี่ยงและผลกระทบต่อธุรกิจอันเนื่องมาจากภัยคุกคามไซเบอร์ให้กับผู้บริหารของบริษัทประกันภัย โดยมี ดร. สุทธิพล ทวีชัยการ เลขาธิการ คปภ. เป็นประธานเปิดการอบรม และนายสุทธิ รจิตรังสรรค์ กรรมการบริหาร สถาบันประกันภัยไทย และนายจิรพันธ์ อัคระธนกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย ให้การต้อนรับ เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2560 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง (ฉบับที่ 30) พ.ศ. 2560 (การบังคับคดีตามกฎหมายใหม่)

ชมรมนักกฎหมายประกันภัยยานยนต์ จัดสัมมนาเรื่อง “พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง (ฉบับที่ 30) พ.ศ. 2560 (การบังคับคดีตามกฎหมายใหม่)” เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2560 ณ โรงแรมเจ้าพระยาปาร์ค



Incoterms 2010 สำคัญอย่างไรกับการประกันภัยขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ จัดสัมมนาเรื่อง “Incoterms 2010 สำคัญอย่างไรกับการประกันภัยขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ” เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2560 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



ระเบียบภาพ



โครงการพัฒนาผู้บริหารธุรกิจประกันวินาศภัย รุ่นที่ 23

คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและวิชาการประกันภัย ร่วมกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จัดอบรมหลักสูตรโครงการพัฒนาผู้บริหารธุรกิจประกันวินาศภัย รุ่นที่ 23 ระหว่างวันที่ 4 กันยายน - 26 พฤศจิกายน 2560 โดยมีพิธีเปิดการอบรม เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2560 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย และจัดอบรมหัวข้อ “การวิเคราะห์ตนเอง การเสริมสร้างภาวะผู้นำและการพัฒนาทีมงาน” เมื่อวันที่ 9-10 กันยายน 2560 ณ โรงแรมเรดิสันบลู จังหวัดเพชรบุรี



ประชุมชี้แจงและทำความเข้าใจการกรอกแบบประเมินความเสี่ยงของสำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน (ปปง.)

คณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ จัดประชุมชี้แจงและทำความเข้าใจการกรอกแบบประเมินความเสี่ยงของสำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน (ปปง.) เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2560 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



ศึกษาดูงานโรงงานผลิตรถบรรทุกขนส่งวัตถุอันตราย

คณะทำงานจัดทำราคากลางรถยนต์ จัดการศึกษาดูงานโรงงานผลิตรถบรรทุกขนส่งวัตถุอันตราย เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2560 ณ บริษัท สู้ี้ แท็งค์เกอร์ แอนด์ สเปนเชียลทริก จำกัด จังหวัดระยอง



การจัดการสินไหมทดแทนเบื้องต้น สำหรับการประกันภัยทรัพย์สิน

ชมรมสินไหมทดแทน จัดอบรมเรื่อง “การจัดการสินไหมทดแทนเบื้องต้น สำหรับการประกันภัยทรัพย์สิน” เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2560 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



ประกาศ คปภ. เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำในการบริหารจัดการความเสี่ยงของบริษัทประกันวินาศภัย พ.ศ. 2560

ชมรมบริหารและจัดการความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย จัดประชุมชี้แจงเรื่อง “ประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำในการบริหารจัดการความเสี่ยงของบริษัทประกันวินาศภัย พ.ศ. 2560” เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2560 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



การประเมินความเสี่ยงภัย เพื่อการพิจารณารับประกันภัยอย่างมีประสิทธิภาพ

ชมรมบริหารความเสี่ยงภัย จัดสัมมนาเรื่อง “การประเมินความเสี่ยงภัย เพื่อการพิจารณารับประกันภัยอย่างมีประสิทธิภาพ” พร้อมศึกษาดูงานการบริหารความเสี่ยงภัยของสถานประกอบการ เมื่อวันที่ 29-30 กันยายน 2560 ณ โรงแรมดิวารี จอมเทียนบีช จังหวัดชลบุรี



ระเบียนภาพ



แถลงข่าวเปิดตัวโครงการ คปภ. เพื่อชุมชน

ดร. สุทธิพล ทวีชัยการ เลขาธิการ คปภ. นายอานนท์ วัจวสุ ประธานสภาธุรกิจประกันภัยไทย นายจิรพันธ์ อัคระธนกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมแถลงข่าวเปิดตัวโครงการ “คปภ. เพื่อชุมชน” ประจำปี 2560 เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจด้านการประกันภัยให้กับประชาชน ให้สามารถนำระบบการประกันภัยมาเป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยงและเป็นหลักประกันความมั่นคงในชีวิตและทรัพย์สินให้กับตนเองและครอบครัวได้ โดยนำร่องโครงการที่ชุมชนตลาดน้ำคลองลัดมะยม เขตตลิ่งชัน เป็นแห่งแรก เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2560 ณ ชุมชนตลาดน้ำคลองลัดมะยม เขตตลิ่งชัน

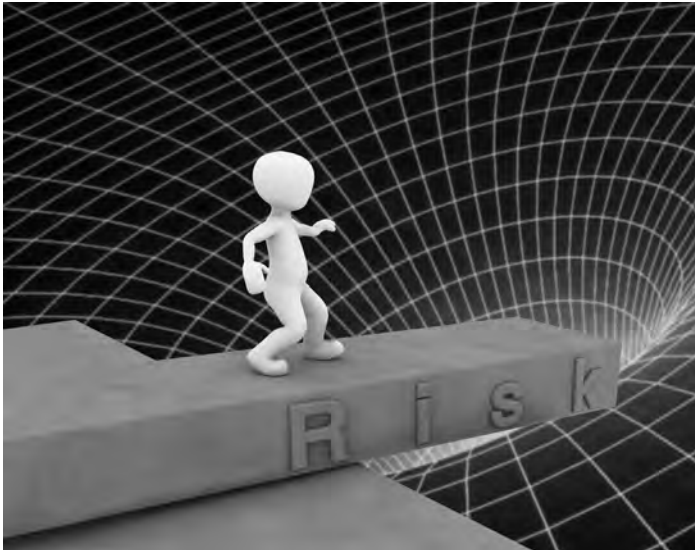
การป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถและการฉ้อฉลประกันภัย

ชมรมสินไหมชดเชย จัดสัมมนาเรื่อง “การป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถและการฉ้อฉลประกันภัย” เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2560 ณ โรงแรมดิ เอ็มเมอรัลด์



สุดยอดผู้นำประสิทธิภาพสูง (Leading Yourself)

ชมรม Young Insurer Club (Y.I.C.) จัดสัมมนาหัวข้อ “สุดยอดผู้นำประสิทธิภาพสูง (Leading Yourself)” เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2560 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



Emerging Risk

— ความเสี่ยงอุบัติใหม่



โดย ดร. ปิยวดี ไชยชิตกิจ

คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและวิชาการประกันภัย

ผู้อ่านหลายท่านอาจจะได้ยินคำว่า “VUCA World” กันบ่อยครั้งในช่วงปีที่ผ่านมา “VUCA World” หมายถึง โลกในปัจจุบันซึ่งเหตุการณ์ต่าง ๆ มีความเชื่อมโยงกันมากขึ้น และอยู่ในสภาวะของคำ 4 คำที่นำด้วยอมาเรียงต่อกันว่า “VUCA” ดังนี้ค่ะ

Volatile (ความผันผวน) – การเปลี่ยนแปลงในปัจจุบันเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว คาดการณ์ยาก ไม่มีรูปแบบหรือแนวโน้มของการเกิดที่ชัดเจน

Uncertain (ความไม่แน่นอน) – การเปลี่ยนแปลงในปัจจุบันเกิดขึ้นโดยฉับพลัน และเกิดแตกต่างไปจากที่เคยเกิดขึ้นในอดีต

Complex (ความซับซ้อน) – การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากปัจจัยที่หลากหลายและเชื่อมโยงเกี่ยวพันกัน ปัจจัยหลากหลายเหล่านี้ที่เรียกรวมกันว่า STEEP ประกอบด้วยปัจจัยทางสังคม (Social) เทคโนโลยี (Technological) เศรษฐกิจ (Economics) สิ่งแวดล้อม (Environmental) และการเมือง (Political)

Ambiguous (ความไม่ชัดเจนของผลลัพธ์) – การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นนั้นมีความคลุมเครือ และยากต่อการคาดเดาผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างชัดเจน

VUCA จึงถือเป็นหนึ่งในความท้าทายที่ผู้กำกับดูแลธุรกิจประกันภัยและผู้บริหารบริษัทประกันภัยต้องให้ความสำคัญและสร้างความตระหนักแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง เพราะสภาวะ VUCA จะก่อให้เกิดความเสี่ยงที่เรียกว่า “ความเสี่ยงอุบัติใหม่” ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่ยังไม่เกิดขึ้นในปัจจุบันแต่อาจจะเกิดได้ในอนาคต โดยอาจเกิดขึ้นอย่างช้า ๆ ยากที่จะระบุได้ มีความถี่ของการเกิดต่ำ แต่เมื่อเกิดขึ้นแล้วจะส่งผลกระทบอย่างรุนแรง

การเกิดขึ้นของความเสี่ยงอุบัติใหม่ (Emerging Risk) ส่งผลให้การบริหารความเสี่ยงทวีความสำคัญมากขึ้น เพราะการบริหาร

ความเสี่ยงถือเป็นเครื่องมือสำคัญที่ช่วยให้ผู้กำกับดูแลและบริษัทประกันภัยสามารถจับสัญญาณความเสี่ยงอุบัติใหม่ได้ หากเรามีความเข้าใจเกี่ยวกับความเสี่ยงใหม่จากสภาวะ VUCA เพิ่มมากขึ้นเท่าไรความสามารถในการประเมินผลกระทบและกำหนดมาตรการเพื่อรับมือกับความเสี่ยงอุบัติใหม่ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเป้าหมายของบริษัทและการอยู่รอดในระยะยาวก็จะมีเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน

การเปลี่ยนแปลงของปัจจัย STEEP แต่ละปัจจัย อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงอุบัติใหม่ได้ดังต่อไปนี้ค่ะ

ความเสี่ยงอุบัติใหม่จากปัจจัยทางสังคม (Social)

เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Networks)

ข้อมูลจาก Smart Insights แสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมบนโลกออนไลน์ที่น่าสนใจ ลองมาดูว่าเกิดอะไรเกิดขึ้นบนโลก online ในปี 2559 ที่ผ่านมานะคะ

ตลอดระยะเวลา 1 ปี มีผู้อัพโหลดวิดีโอ 263 ล้านชั่วโมงขึ้น Youtube มีการส่งข้อความผ่าน Whatsapp 15.2 ล้านล้านข้อความ มีการ Tweet 2 แสน 4 หมื่นล้านครั้ง มีการอัพโหลดรูปขึ้น Instagram 35 ล้านรูป มีการใช้ Google Search เกือบ 2 ล้านล้านครั้ง มีการโพสต์ขึ้น Facebook 1.7 ล้านล้านครั้ง และมีการส่งอีเมล 7 หมื่น 8 พันล้านครั้ง

อานุภาพของสังคมออนไลน์ทำให้การตลาดและธุรกิจต่าง ๆ นิยมใช้ Online Platform ต่าง ๆ เพื่อการทำวิจัย การโฆษณา การทำการตลาด การให้ข้อมูล และการขายสินค้า ในขณะที่ผู้บริโภคก็ใช้ Online Platform เพื่อค้นหาข้อมูล ซื้อสินค้าและบริการ หรือเพื่ออัปเดตความรู้หรือแนวโน้มความเป็นไป



เหรียญมี 2 ด้าน ดาบบมี 2 คม เครือข่ายสังคมออนไลน์ก็เช่นกันค่ะ นอกจากประโยชน์ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว การเติบโตของเครือข่ายสังคมออนไลน์และอิทธิพลต่อการดำเนินชีวิตของเราซึ่งเพิ่มมากขึ้นทุกวันนำมาซึ่งความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยี ไม่ว่าจะเป็นความเสี่ยงด้านไซเบอร์ ความปลอดภัยของข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลลูกค้าขององค์กร ตลอดจนการหยุดชะงักของธุรกิจ และภาพลักษณ์ของบริษัท และส่งผลให้ค่าสินไหมทดแทนจากการรับประกันภัยไซเบอร์เพิ่มสูงขึ้นอย่างแน่นอนในอนาคต

เศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy)

เศรษฐกิจแบ่งปันนั้นเป็นการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและพฤติกรรมที่มีผลสืบเนื่องมาจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ทำให้ผู้บริโภคไม่จำเป็นต้องครอบครองทรัพย์สินเป็นของตนเองเพื่อใช้ประโยชน์ หรือสามารถจะนำทรัพย์สินที่มีและใช้ส่วนตัวมาแบ่งปันหรือให้บริการผู้อื่นเพื่อเพิ่มรายได้ ดังจะเห็นได้จากการเติบโตอย่างรวดเร็วของ Uber ซึ่งเป็นการนำรถยนต์ส่วนตัวมาให้บริการรับส่งผู้โดยสาร หรือ AirBnB ซึ่งเจ้าของที่พักอาศัยแบ่งหรือนำที่พักของตนมาให้เช่าหารายได้

เศรษฐกิจแบ่งปันจะทำให้ความเสี่ยงของวัตถุที่นำมาทำประกันภัยเปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากรูปแบบการใช้งานเปลี่ยนแปลงไป ส่งผลให้การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยทำได้ยากกว่าเดิม การแบ่งปันทรัพย์สินยังจะทำให้ปริมาณการซื้อขายทรัพย์สินเป็นของตนเองน้อยลง ส่งผลให้เบี้ยประกันภัยเหล่านี้มีอัตราการเติบโตที่ลดลง

ความเสี่ยงอุบัติใหม่จากปัจจัยทางเทคโนโลยี (Technological)

ความเสี่ยงด้านไซเบอร์ (Cyber Risk)

ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในยุคโลกาภิวัตน์ส่งผลให้บริษัทต่าง ๆ พึ่งพาการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตในการทำธุรกิจ รวมถึงการ outsource บุคคลภายนอกในการจัดการฐานข้อมูลและการให้บริการรูปแบบต่าง ๆ ธุรกิจเปลี่ยนไปเก็บข้อมูลบน Cloud เพิ่มมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีของ Global Cloud Market Storage ที่ 25% – 30%

การโจมตีทางไซเบอร์อาจทำให้เกิดความเสี่ยงในการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานในการดำเนินงาน โดยเฉพาะองค์กรหรือผู้ให้บริการ outsource ที่มีฐานข้อมูลขนาดใหญ่ หรือเกิดการรั่วไหล การสูญหายของข้อมูล หรือการเรียกค่าไถ่ข้อมูลที่สำคัญ ทั้งข้อมูลลูกค้ารายบุคคลและข้อมูลทางการค้า ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์และความเชื่อมั่น ตลอดจนค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการจัดการเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและค่าใช้จ่ายในการป้องกันการโจมตีในอนาคต รวมถึงระยะเวลาที่ใช้ในการกู้คืนข้อมูลเพื่อให้ธุรกิจกลับมาดำเนินงานได้ตามปกติ

ความพลิกผันทางดิจิทัล (Digital Disruptions)

ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีก่อให้เกิดความพลิกผันทางดิจิทัลอย่างรวดเร็วและรุนแรง และก่อให้เกิดการเข้ามาของคู่แข่งที่มีรูปแบบการทำธุรกิจที่ต่างไปจากเดิมและเป็นคู่แข่งที่ใช้เทคโนโลยีเป็นฐาน





ในการสร้างนวัตกรรมและความได้เปรียบในการแข่งขันให้เกิดขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนในการดำเนินงานต่ำ สินค้าหรือบริการมีความหลากหลาย สามารถเข้าถึงผู้บริโภคได้ในวงกว้างขึ้น สามารถให้บริการลูกค้าได้รวดเร็วยิ่งขึ้น และลดความผิดพลาดในการดำเนินการ การผลิต หรือ การให้บริการ ความพลิกผันทางดิจิทัลอาจส่งผลกระทบต่อและคุกคามรูปแบบ และวิธีการทำธุรกิจแบบดั้งเดิมตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำอย่างคาดไม่ถึง และอาจทำให้รูปแบบการดำเนินธุรกิจที่เคยประสบความสำเร็จในอดีต ไม่สามารถดำเนินต่อไปได้ในปัจจุบัน ดังจะเห็นได้จากการปิดตัวของ ธุรกิจที่ไม่สามารถปรับตัวในหลายอุตสาหกรรม เช่น ธุรกิจสิ่งพิมพ์ ร้านหนังสือ ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น

หลอดไฟ LED (Light Emitting Diodes: LEDs)

หลอดไฟ LED เป็นไดโอดชนิดเปล่งแสง ที่ให้แสงสว่างได้ดี กว่าหลอดไฟแบบฟลูออเรสเซนต์และหลอดทังสเตน (หลอดไส้) เป็น หลอดไฟที่มีอายุการใช้งานนาน มีอัตราการกินไฟต่ำ และก่อให้เกิดความร้อนค่อนข้างต่ำมาก เนื่องจากหลอดไฟ LED ไม่ทำให้สภาพแวดล้อม โดยรอบเกิดความร้อนจากแสงไฟ จึงช่วยลดการทำงานของเครื่องปรับอากาศในการทำความเย็น ส่งผลให้สามารถประหยัดไฟได้ดี ด้วย คุณสมบัติดังที่กล่าวมา จึงทำให้หลอด LED ถูกนำไปใช้อย่างแพร่หลาย ทั้งในจอคอมพิวเตอร์ จอโทรศัพท์มือถือ ป้ายโฆษณา สัญญาณไฟจราจร ไฟส่องสว่างบนถนน ป้ายไฟ ไฟตกแต่งอาคาร ไฟรถยนต์ ตลอดจนไฟ ส่องสว่าง

โดยปกติแล้วหลอด LED จะถูกเคลือบพื้นผิวด้วยฟอสฟอรัส (Phosphor) ซึ่งทำให้แสงสีฟ้ากลายเป็นแสงสีขาว แต่การใช้อุปกรณ์ที่มีหลอดไฟ LED เป็นเวลานาน เช่น การใช้โทรศัพท์มือถือ จะทำให้การ เคลือบพื้นผิวหลุดลอก ทำให้สายตาต้องเผชิญกับแสงสีฟ้าโดยตรง และ อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านสุขภาพและการรบกวนการนอนหลับจาก ประกันสุขภาพและประกันความรับผิดชอบจากผลิตภัณฑ์เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากแสงสีฟ้าจะส่งผลกระทบต่อการผลิตเมลาโทนินและนาฬิกา ชีวภาพ (Circadian Rhythms) ในร่างกายมนุษย์ ส่งผลให้เกิดการ นอนหลับไม่ต่อเนื่องและหลับไม่สนิท ส่งผลต่อสุขภาพในระยะยาว นอกจากนี้แล้ว แสงสีฟ้ายังอาจส่งผลกระทบต่อจอประสาทตาซึ่งเป็น อวัยวะที่รับและแปลสัญญาณแสงให้เป็นสัญญาณประสาท ส่งผลต่อ ความสามารถมองเห็นภาพในที่สุด และเป็นอันตรายมากสำหรับเด็กซึ่ง จอตายังไม่พัฒนาอย่างเต็มที่

เยาวชนและมลภาวะทางเสียง (Young People and Noise)

การอยู่ในสภาวะที่มีเสียงดังเป็นเวลานานเป็นสาเหตุ หลักที่ก่อให้เกิดการสูญเสียการได้ยิน และก่อให้เกิดการรบกวนการ สันนิษฐานจากผลกระทบของเสียงในหลายอุตสาหกรรม การใช้

อุปกรณ์ช่วยสำหรับการฟัง (Personal Listening Device) ที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการดูหนังฟังเพลงของเยาวชนในช่วงระยะเวลา 10 ปีหลังนี้ ทำให้สถานการณ์การสูญเสียการได้ยินหรือภาวะการได้ยินบกพร่องใน เยาวชนเพิ่มสูงขึ้นอย่างน่าตกใจ หากเยาวชนที่อายุต่ำกว่า 18 ปีใช้ อุปกรณ์ช่วยสำหรับการฟังที่มีเสียงดังมากอย่างที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน คาด การณ์ว่าเยาวชนกลุ่มนี้จะอยู่ในภาวะการสูญเสียการได้ยินเมื่ออายุ 20 กว่า ๆ ประมาณการว่า 16% ของเยาวชนในสหรัฐอเมริกาในปัจจุบัน เริ่มแสดงอาการเริ่มต้นของภาวะการสูญเสียการได้ยินแล้วในปัจจุบัน

ถึงแม้ผู้ผลิตอุปกรณ์ช่วยฟังในรูปแบบต่าง ๆ จะมีการเตือน เกี่ยวกับระดับความดังที่เหมาะสมสำหรับการฟังและมีการผลิตเครื่อง มือที่ช่วยจำกัดความดังของเสียงในอุปกรณ์ที่ผลิตก็ตาม การเผชิญกับ เสียงดังในระดับปลอดภัยในแต่ละวันเป็นเวลานานก็ส่งผลกระทบต่อ เทียบเท่ากับการฟังเสียงดังในระยะเวลาอันสั้น บริษัทประกันภัยที่รับ ประกันผู้ผลิตอุปกรณ์สำหรับการฟังดังกล่าวจึงควรกำหนดให้ผู้ผลิตต้อง มีป้ายเตือนเกี่ยวกับวิธีการใช้และระดับการใช้งาน และการให้ข้อมูลอื่น ประกอบเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน

ยานพาหนะไร้คนขับ (Autonomous Vehicles)

การเกิดขึ้นของยานพาหนะไร้คนขับ/ไร้คนขับ ทั้งรถยนต์ รถไฟ และ Drones ในปัจจุบันจะนำไปสู่ยานพาหนะแบบไร้คนขับเต็ม รูปแบบในที่สุด และจะก่อให้เกิดความเสี่ยงรูปแบบใหม่ที่แตกต่างไป จากเดิม อาจก่อให้เกิด Supply Chain ของธุรกิจรถยนต์รูปแบบใหม่ และส่งผลให้การประกันภัยรถยนต์จะหดตัวลงในขณะที่การประกันภัย ความรับผิดชอบจะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น การระบุผู้ที่รับผิดชอบจากอุบัติเหตุจะ ยากและซับซ้อนมากขึ้น จะมีสาเหตุมาจากบริษัทผลิตรถยนต์ บริษัท ผู้พัฒนาโปรแกรมคอมพิวเตอร์ หรือผู้โดยสาร การพึ่งพาเทคโนโลยีของ ยานพาหนะไร้คนขับยังจะก่อให้เกิดความเสี่ยงด้านไซเบอร์ตามมา เนื่อง มาจากการพยายามเจาะเข้าระบบเพื่อขโมยข้อมูลหรือก่ออาชญากรรม หรือทำให้เกิดการหยุดชะงักของระบบคอมพิวเตอร์ควบคุมยานพาหนะ หรือการใช้ Drones เป็นเครื่องมือในการสอดแนม จารกรรม หรือก่อ อาชญากรรม





การแพทย์ทางไกล (Telemedicine)

การแพทย์ทางไกลหมายถึงการบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุขแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ห่างไกลโดยบุคลากรผู้เชี่ยวชาญทางการแพทย์ โดยอาศัยเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารโทรคมนาคมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการประเมิน การวินิจฉัย การรักษา และการป้องกันโรค

การนำเทคโนโลยีมาใช้ อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงในเรื่องของการรั่วไหลของข้อมูลส่วนตัวและประวัติการรักษาของคนที่ใช้ การล้มเหลวของระบบการสื่อสารโทรคมนาคมระหว่างการรักษาที่วิกฤต หรือความผิดพลาดในการสื่อสาร อาจก่อให้เกิดประเด็นการฟ้องร้องเพื่อหาผู้รับผิดชอบหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าว นอกจากนี้แล้ว ผู้ที่ให้บริการทางการแพทย์ผ่านทางการแพทย์ทางไกลจำเป็นต้องมีความรู้และประสบการณ์ที่เพียงพอ มีความเข้าใจในเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และคนไข้จำเป็นต้องให้ความยินยอมในการรักษาในรูปแบบดังกล่าวว่ามีประโยชน์อย่างไรและอาจเกิดความเสี่ยงในรูปแบบใดบ้าง

ด้วยเหตุนี้ ผู้ให้บริการทางการแพทย์ (Healthcare Provider) และบริษัทประกันภัยจึงต้องมีความตระหนักและมีความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับความเสี่ยงที่เป็นไปได้และความรับผิดชอบที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้การแพทย์ทางไกลในอนาคต รวมถึงความคุ้มครองและอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงดังกล่าว

การแพทย์แบบแม่นยำและจำเพาะ (Precision Medicine)

การแพทย์แบบแม่นยำและจำเพาะเป็นรูปแบบของการรักษาทางการแพทย์ซึ่งใช้ข้อมูลทางพันธุกรรมและข้อมูลพฤติกรรมของแต่ละบุคคลมากำหนดแผนการรักษาการเจ็บป่วยและโรคเฉพาะบุคคล วิธีการดังกล่าวอาจก่อให้เกิดต้นทุนการรักษาพยาบาลที่สูงในระยะสั้น แต่จะช่วยลดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการรักษาพยาบาลได้ในระยะยาว

เนื่องจากการแพทย์แบบแม่นยำและจำเพาะจะเกี่ยวพันกับการเก็บข้อมูลจำนวนมากเพื่อนำมาใช้วิเคราะห์และสร้างแผนการรักษาเฉพาะราย จึงอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงเกี่ยวกับการเก็บรักษาข้อมูลความลับของผู้ป่วยและการนำข้อมูลไปใช้ ตลอดจนการถูกโจมตีทางไซเบอร์เพื่อขโมยข้อมูลหรือแก้ไขข้อมูลผู้ป่วยและประวัติการรักษาพยาบาล

นาโนเทคโนโลยี (Nanotechnology)

นาโนเทคโนโลยี หมายถึงเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการจัดการ การสร้าง การสังเคราะห์วัสดุหรืออุปกรณ์ในระดับของอะตอม โมเลกุล หรือชิ้นส่วนที่มีขนาดเล็กมากในระดับนาโนเมตร ซึ่งจะทำให้วัสดุหรืออุปกรณ์เหล่านี้มีคุณสมบัติที่พิเศษขึ้นทั้งทางด้านกายภาพ เคมี และชีวภาพ สามารถเป็นสื่อนำไฟฟ้าและสามารถถ่ายเทความร้อนได้ ส่งผลให้เกิดการประยุกต์ใช้นาโนเทคโนโลยีในนวัตกรรมด้านต่างๆ อาทิ

อุตสาหกรรมอาหาร เครื่องดื่ม เกษตร สิ่งแวดล้อม เสื้อผ้าและสิ่งทอ การแพทย์ เวชสำอาง เครื่องสำอาง กีฬา เครื่องคอมพิวเตอร์ เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องสุขภัณฑ์ การก่อสร้าง บรรจุภัณฑ์ สีและสารเคลือบพลังงาน วิศวกรรมอากาศยาน

ด้วยคุณสมบัติของการเป็นอนุภาคที่มีขนาดเล็กมากในระดับอะตอม/โมเลกุล นาโนเทคโนโลยีจึงถูกมองว่าอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพและชีวอนามัยของมนุษย์และสิ่งมีชีวิตได้ หากเข้าไปสะสมในร่างกายในปริมาณมากในระยะเวลาอันยาวนาน เช่น ผลกระทบของแร่ใยหิน (Asbestos) ที่เคยเกิดขึ้นในอดีต นอกจากนี้แล้ว การนำนาโนเทคโนโลยีไปใช้ในการผลิตหรือสังเคราะห์วัสดุหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ อาจส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงจากผลิตภัณฑ์มูลค่ามหาศาลได้ในอนาคต

การพิมพ์ 3 มิติ (3D Printing)

การพิมพ์ 3 มิติเป็นการสร้างโมเดลของวัตถุเสมือนจริงหรือการขึ้นรูปชิ้นงาน เครื่องพิมพ์ 3 มิติถูกพัฒนาด้านเทคนิคและกระบวนการเพื่อให้เหมาะกับวัตถุที่ต้องการขึ้นรูป มีการใส่สารเติมแต่งในกระบวนการพิมพ์เพื่อให้งานที่ได้มีคุณภาพดี มีความละเอียดสูง มีความคงทนแข็งแรง แข็งตัวได้เร็ว ใช้ระยะเวลาในการผลิตสั้น สามารถสร้างแบบจำลองได้อย่างรวดเร็ว และก่อให้เกิดการปฏิวัติการผลิตสินค้าในหลากหลายอุตสาหกรรม อาทิ อุตสาหกรรมอาหาร เสื้อผ้า เครื่องประดับ รองเท้า อุปกรณ์ทางการแพทย์ ชิ้นส่วนอวัยวะ อะไหล่อาวุธปืน ชิ้นส่วนอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ รถยนต์ เครื่องบินบังคับ และเทคโนโลยีอากาศยาน

เทคโนโลยีการพิมพ์ 3 มิติอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงด้านความรับผิดชอบเนื่องมาจากผลิตภัณฑ์ ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับการพิสูจน์ถึงสาเหตุของความรับผิดชอบจากผู้ผลิตเครื่องพิมพ์ 3 มิติ ผู้ขาย หรือผู้ออกแบบโมเดล นอกจากนี้แล้ว หากแบบโมเดลถูกโจรกรรมหรือคัดลอกทำสำเนาและถูกนำไปใช้ในการผลิตวัตถุออกสู่ตลาด ก็อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงที่สินค้าที่ถูกลอกเลียนแบบจะมีคุณภาพไม่ได้ตามมาตรฐาน และอาจเกิดการบาดเจ็บหรือเกิดความเสียหายจากการใช้วัตถุเหล่านั้น ทั้งยังอาจก่อให้เกิดการฟ้องร้องและการเรียกคืนผลิตภัณฑ์ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงและภาพลักษณ์ของผู้ผลิตสินค้าซึ่งไม่ได้ผลิตสินค้านั้นด้วยตนเองแต่ถูกผลิตเลียนแบบ

ความเสถียรของภูมิคุ้มกันจากปัจจัยทางเศรษฐกิจ (Economics)

การจ้างงานในยุคอัตโนมัติ (Employment in the Automated Age)

การพัฒนาหุ่นยนต์ที่ฉลาดขึ้นอย่างมากหรือการเรียนรู้โดยเครื่อง (Machine Learning) ที่ล้ำหน้าในปัจจุบัน ส่งผลให้เกิดการ



ในกระบวนการผลิต ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อระบบ Supply Chain ทั่วโลก และการหยุดชะงักทางธุรกิจ

Hydraulic Fracturing

Hydraulic Fracturing เป็นการใช้เทคโนโลยีในการขุดเจาะน้ำมันโดยใช้น้ำผสมสารเคมีและทรายจำนวนมากอัดเข้าไปใต้ดินด้วยแรงดันสูงเพื่อให้เกิดรอยแตกในชั้นหิน ทำให้แก๊สธรรมชาติซึ่งถูกกักอยู่ในชั้นหินดินดานที่กักสลายผ่านยานั้นสามารถไหลออกมาได้โดยง่าย

Hydraulic Fracturing ส่งผลให้แก๊สมีเทนซึมขึ้นมารอยแตกของชั้นหินและละลายเข้าไปผสมกับน้ำใต้ดินซึ่งเมื่อออกไปสู่ชั้นบรรยากาศแล้วจะสามารถติดไฟได้ ก่อให้เกิดการปนเปื้อนของดินและน้ำ และส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำ สิ่งแวดล้อม การเกษตรกรรม และกระบวนการผลิตน้ำกินน้ำใช้ นอกจากนี้แล้ว รอยแตกในชั้นหินลึกจากกระบวนการดังกล่าวยังส่งผลกระทบต่อการเล่นของชั้นหิน และอาจเป็นสาเหตุของแผ่นดินไหวได้ บริษัทที่ขุดเจาะน้ำมันจึงมีความเสี่ยงต่อการถูกฟ้องร้องทั้งความรับผิดชอบต่อสาธารณะ ความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม และความรับผิดชอบต่อผลิตภัณฑ์ที่ถูกใช้ในกระบวนการขุดเจาะน้ำมันดังกล่าว

ความเสี่ยงอุบัติใหม่จากปัจจัยทางการเมือง (Political)

การก่อการร้าย (Terrorism)

รูปแบบและวิธีการในการก่อการร้ายเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม มีการใช้ Social Media ในการ recruit ผู้ก่อการร้ายและโฆษณาชวนเชื่อในการก่อการร้าย หรือก่อการร้ายในรูปของ Cyber Warfare นอกจากนี้แล้ว การก่อการร้ายในปัจจุบันจะเป็นเหตุการณ์ขนาดเล็กที่ไม่มีรูปแบบการเกิดที่กระจุกกระจาย ไร้รูปแบบหรือแนวโน้มที่สามารถคาดการณ์ได้ และเกิดขึ้นสถานที่ที่ต่างไปจากเดิม เช่น สถานที่ท่องเที่ยว สนามกีฬา ที่ทำงาน หรือไนต์คลับ การก่อการร้ายจะส่งผลกระทบต่อชีวิต ทรัพย์สิน และการหยุดชะงักของธุรกิจที่ได้ทำประกันภัยไว้

จะเห็นได้ว่า ในบรรดา 5 ปัจจัยซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงอุบัติใหม่นั้น ปัจจัยด้านเทคโนโลยีและปัจจัยทางสังคมเป็น 2 สาเหตุหลักซึ่งจะนำพามาซึ่งความเสี่ยงอุบัติใหม่ที่หลากหลายและส่งผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจและรูปแบบการใช้ชีวิตในอนาคตที่ยากต่อการคาดเดา เราจึงควรทำความเข้าใจและเฝ้าระวังแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยเหล่านี้และจับสัญญาณการเปลี่ยนแปลงให้เร็ว เพื่อที่จะกำหนดมาตรการรับมือกับความเสี่ยงอุบัติใหม่นี้ได้อย่างทันทั่วถึงและสามารถนำพาบริษัทให้อยู่รอดและเจริญเติบโตได้ในอนาคตค่ะ



ทำงานรูปแบบใหม่ที่เป็นอัตโนมัติและไม่มีพนักงานเพิ่มมากขึ้น นอกจากต้นทุนที่ลดลง ความเร็วและมาตรฐานที่เพิ่มขึ้นแล้ว หุ่นยนต์หรือระบบอัตโนมัติถูกนำมาใช้เพิ่มขึ้นในงานที่มีอันตรายและความเสี่ยงสูง หรืองานที่เป็นการทำซ้ำ Boston Consulting Group คาดการณ์ว่า 1 ใน 4 ของงานจะถูกหุ่นยนต์หรือซอฟต์แวร์แทนที่ภายในปี 2568 ในขณะที่ทีมนักวิจัยจากมหาวิทยาลัยออกซฟอร์ดคาดการณ์ว่า ครึ่งหนึ่งของงานในสหรัฐอเมริกาและ 35% ของงานในอังกฤษ จะถูกแทนที่ด้วยหุ่นยนต์หรือระบบอัตโนมัติใน 20 ปีข้างหน้า

การนำหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ รวมถึงแอปพลิเคชันต่าง ๆ มาใช้จะทำให้การทำงานด้วยมนุษย์ลดลง ส่งผลให้การประกันภัยส่วนบุคคลและการประกันความรับผิดชอบต่อของนายจ้างและลูกจ้างลดลง ในขณะที่การประกันภัยไซเบอร์ การประกันภัยความรับผิดชอบต่อผลิตภัณฑ์ และการประกันภัยธุรกิจหยุดชะงักของการผลิตที่ใช้หุ่นยนต์จะเพิ่มสูงขึ้น ภาวะการว่างงานที่สูงขึ้นจากการถูกแทนที่ด้วยหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติอาจก่อให้เกิดเหตุการณ์ความวุ่นวายทางการเมืองและสังคมซึ่งอาจทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ธุรกิจหยุดชะงักหรือการเกิด Fraud Claim ที่สูงขึ้น ส่งผลให้ค่าสินไหมทดแทนจากการรับประกันภัยดังกล่าวสูงขึ้นกว่าเดิมมาก

ความเสี่ยงอุบัติใหม่จากปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม (Environmental)

การเปลี่ยนแปลงของสภาวะภูมิอากาศ (Climate Change)

การเปลี่ยนแปลงของสภาวะภูมิอากาศก่อให้เกิดน้ำท่วม ภัยแล้ง พายุเฮอริเคน หรือแผ่นดินไหวที่มีความรุนแรงมากขึ้นกว่าที่เคยเป็นมา ส่งผลให้เกิดความเสียหายขนาดใหญ่และการเพิ่มขึ้นของค่าสินไหมทดแทน ทั้งยังก่อให้เกิดการขาดแคลนปัจจัยการผลิตหรือวัตถุดิบ



การประกันภัย รายย่อย (ไมโครอินชัวร์نس)



โดย พิชญ์ เจียรณณวิสิณ (ทอมมี่)
นายกสมาคมนักคณิตศาสตร์ประกันภัยแห่งประเทศไทย /
กรรมการผู้จัดการ บริษัท แอคชูเรียล บิสซิเนส โซลูชัน จำกัด



คงมีบางคนที่สงสัยว่าไมโครอินชัวร์นส์คืออะไรกันแน่ แล้วทำไมถึงต้องตื่นตัวผลักดันอย่าให้มันหายไปไหน ซึ่งเราจะเห็นว่าในต่างประเทศก็มีการรณรงค์ให้บริษัทประกันภัยไมโครอินชัวร์นส์กันอยู่มาก และก็มีหลายประเทศที่เห็นว่าทำได้จนประสบความสำเร็จกันอย่างล้นหลาม

ไมโครอินชัวร์นส์ จริง ๆ แล้วก็คือการประกันภัยที่มีให้เห็นกันอยู่ในท้องตลาดเท่านั้นเอง แต่สิ่งที่แตกต่างกันกับการประกันภัยทั่วไปก็คือ “เบี้ยประกันภัยที่ต่ำและถูก” ทั้งนี้เพื่อให้คนทั่วไปสามารถเข้ามาจับจ่ายเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ประกันภัยกับเขาได้บ้าง

เพราะการประกันภัยนั้นไม่ได้เป็นหนึ่งในปัจจัยสี่ในการดำรงชีวิตของเรา ทำให้คนทั่วไปมักมองไม่เห็นความสำคัญของการทำประกันภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งประกันภัยเป็นอะไรที่ว้าวหาล้อมคอก ถ้าไม่เจอกับตัวเองจริง ๆ ก็คงไม่คิดที่จะซื้อ โดยที่คนที่มีรายได้น้อยและต้องหาเลี้ยงปากท้องนั้นคงจะเห็นการทำประกันภัยเป็นเรื่องรองเป็นแน่ ดังจะเห็นได้ชัดว่าถ้ากระดากพิชชูปกับกรรมสิทธิ์ประกันภัยให้เลือก คนส่วนใหญ่จะเลือกพิชชูปกันมากกว่า

ซึ่งก็จริงอยู่ที่ไมโครอินชัวร์นส์นั้นเป็นประกันภัยสำหรับคนมีรายได้น้อย แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าคนที่มีรายได้น้อยจะซื้อไม่ได้ เพียงแต่การประกันภัยที่มีเบี้ยต่ำแบบนี้ ได้ถูกออกแบบให้สามารถเข้าถึงคนที่มีรายได้น้อยโดยเฉพาะ เพื่อให้ความคุ้มครองเบื้องต้นได้ ซึ่งก็หมายถึงคนทั่วไปก็สามารถหาซื้อได้

แต่สิ่งที่เป็นอุปสรรคสำคัญสำหรับการออกแบบประกันให้มีเบี้ยประกันภัยต่ำมาก ๆ ก็คือ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่อ 1 กรรมธรรมะนั้นเอง เพราะว่าการพิจารณารับประกันภัยต่อรายนั้นจะมีต้นทุนอยู่ไม่น้อย โดยการตรวจสอบสุขภาพบางรายนั้นจะมีค่าใช้จ่ายเป็นพัน ทำให้ไม่เหมาะกับการออกแบบให้เบี้ยประกันภัยต่ำเป็นแน่ ดังนั้น การประกันภัยแบบนี้จึงควรตัดขั้นตอนการพิจารณารับประกันภัยออกไป ซึ่งถ้า

ต้องการให้เบี้ยประกันภัยถูกมาก ๆ แล้วจะทำให้ไม่สามารถออกแบบประกันชีวิตและประกันสุขภาพลงไปในกลุ่มนี้ได้ แบบประกันที่สามารถตัดขั้นตอนการพิจารณารับประกันภัยไปได้บ้างก็คือแบบประกันอุบัติเหตุตนเอง

ส่วนค่าใช้จ่ายในการออกกรรมธรรม์ต่อหน่วยนั้นก็เป็นอีกเรื่องที่ต้องให้ความสำคัญ และถ้ายอดขายที่เข้ามานั้นมีมากพอสมควรแล้วก็จะทำให้ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยถูกลงมาได้

ปัจจุบันนี้ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ได้พยายามผลักดันไมโครอินชัวร์นส์ให้มีเบี้ยประกันภัยต่ำอยู่ที่ 200 บาทต่อปี ที่ออกแบบมาพิเศษเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนที่มีรายได้น้อย โดยคปภ. ช่วยสนับสนุนในเรื่องการให้ออกใบรับรองการประกันภัยแทนกรรมธรรม์ (โดยรายละเอียดให้ศึกษาในเว็บไซต์บริษัท) และขยายช่องทางจำหน่าย ที่สามารถเลือกซื้อได้ผ่านร้านสะดวกซื้อที่ได้รับใบอนุญาต นายหน้านิติบุคคล อาทิ Counter Service ที่อยู่ในร้านเซเว่นอีเลฟเว่น ทุกสาขา เคาน์เตอร์เทสโก้โลตัส โบรกเกอร์ประกันภัยในห้างเทสโก้โลตัส เคาน์เตอร์เซนทรัลสมาร์ทอินชัวร์ในห้างเซนทรัล โรบินสัน ท็อปส์

กรรมธรรม์ประกันภัยชนิดนี้มีลักษณะพิเศษ คือ ใช้ง่าย เข้าใจง่าย ความคุ้มครองไม่ซับซ้อน มีขั้นตอนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ไม่ยุ่งยาก โดยเป็นประกันภัยอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นความคุ้มครองพื้นฐานแก่ประชาชน คุ้มครองการเสียชีวิต สูญเสียมือ เท้า สายตา และทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง

การประกันภัยรายย่อย หรือไมโครอินชัวร์นส์นี้สำเร็จหรือไม่ก็ขึ้นกับยอดขายที่มีมากพอที่จะทำให้ควบคุมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่อหน่วยให้น้อยที่สุดได้ ซึ่งก็หวังว่าคอลัมน์นี้จะช่วยโครงการนี้ให้ประสบความสำเร็จอีกทางหนึ่งบ้างไม่มากก็น้อย





แอกซ่า ประเทศไทย จัดกิจกรรม “บริจาคหนังสือเพื่อน้อง ๆ” ร่วมกิจกรรมสัปดาห์ “แอกซ่า ซีอาร์วีค” ทั่วโลก

พนักงานจิตอาสา บริษัท แอกซ่าประกันภัย จำกัด (มหาชน) จัดกิจกรรม “บริจาคหนังสือเพื่อน้อง ๆ” สร้างรากฐานสังคมแห่งการเรียนรู้ โดยรับบริจาคหนังสือส่งต่อความรู้ให้แก่น้อง ๆ ผ่านโครงการอ่านสร้างชาติ มูลนิธิกระจกเงา ทั้งนี้ กิจกรรมดังกล่าวเป็นการสร้างจิตสำนึกของการเป็น “ผู้ให้” แก่หนุ่มสาวรุ่นใหม่วัยทำงานในรูปแบบการทำงานจิตอาสาเพื่อสังคม ซึ่งกลุ่มแอกซ่าได้จัดสัปดาห์ “แอกซ่า ซีอาร์วีค” ทั่วโลก หรือ AXA Global Corporate Responsibility Week เพื่อบำเพ็ญประโยชน์ต่อสังคมในรูปแบบต่าง ๆ มาอย่างต่อเนื่องมาเป็นปีที่ 7 แล้ว

วิริยะจิตอาสาทั่วไทย ช่วยผู้ประสบอุทกภัย จ.สกลนคร

พันเอก ชนตรี จุลโนนยาง เสนาธิการมณฑลทหารบกที่ 29 รับมอบถุงยังชีพ จำนวน 200 ถุง จาก นายณัฐพงศ์ บุญเย็น ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ ภาค 2 (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน) ภายใต้โครงการ “ธารน้ำใจ ช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วมจังหวัดสกลนคร” เพื่อนำไปแจกจ่ายให้แก่ผู้ประสบอุทกภัยในจังหวัดสกลนคร ณ ค่ายกฤษณ์สีวะรา มณฑลทหารบกที่ 29 จังหวัดสกลนคร

ช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วมด้วยความห่วงใยจากบริษัทกลางฯ

คณะผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด นำโดย นายประสิทธิ์ คำเกิด รองกรรมการผู้จัดการ จัดทำถุงยังชีพ “ช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วมด้วยความห่วงใยจากบริษัทกลางฯ” จำนวน 500 ชุด เพื่อนำไปช่วยเหลือบรรเทาความเดือดร้อนให้กับผู้ประสบภัยน้ำท่วมในหลายจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

กรุงเทพประกันภัย ช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วม

บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน) โดย นายสุชาติ จิรายุวัฒน์ ผู้อำนวยการธุรกิจสาขาและการร่วมทุน ร่วมกับมูลนิธิกรุงเทพประกันภัย พร้อมด้วยพนักงานจิตอาสา และนักเรียนทุนมูลนิธิกรุงเทพประกันภัย ลงพื้นที่ช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย โดยนำถุงยังชีพที่ไปมอบให้แก่พี่น้องประชาชน เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนจากเหตุการณ์น้ำท่วมฉับพลัน ในพื้นที่จังหวัดสกลนครและนครพนม

เอ็ม เอส ไอ จี จัดกิจกรรมปลูกป่า ปล่อยัสต์ว์น้ำ

บริษัท เอ็ม เอส ไอ จี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) นำโดย นายเมทิว กรอส ผู้จัดการใหญ่ ฝ่ายทรัพยากรมนุษย์และคุณภาพ บริการ จัดกิจกรรมปลูกป่าและปล่อยัสต์ว์น้ำ ณ อุทยานแห่งชาติสิรินธร ค่ายพระรามหก อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี โดยมีพนักงานจิตอาสาเข้าร่วมกว่า 100 คน ทั้งนี้ เพื่อคืนชีวิตสู่ธรรมชาติด้วยการปลูกป่า พร้อมปล่อยปลาและปูทะเลกลับสู่ระบบนิเวศน์

มิตรแท้ รวบรวมใจปลูกดอกดาวเรือง รำลึกในพระมหากรุณาธิคุณในหลวง ร.9

นายสุเทพ จันทร์ศรีขวลา ประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้จัดการ บริษัท มิตรแท้ประกันภัย จำกัด (มหาชน) เป็นประธานในพิธีมอบต้นกล้าดอกดาวเรือง น้อมเกล้าฯ รำลึกในพระมหากรุณาธิคุณในหลวงรัชกาลที่ 9 เพื่อให้คณะผู้บริหารและพนักงานนำไปปลูกที่บ้านซึ่งจะนำกลับมา รวมกันอีกครั้งในช่วงเดือนตุลาคมเพื่อใช้ตกแต่งบริเวณพิธีแสดงความอาลัยในช่วงการจัดพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพในหลวงรัชกาลที่ 9 เพื่อเป็นการแสดงถึงความจงรักภักดีและรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณที่ทรงมีต่อปวงชนชาวไทยทั่วประเทศตลอดพระชนม์ชีพอย่างหาที่สุดมิได้

กลุ่มบริษัทโตเกียวมารีน มอบทุนการศึกษาต่อเนื่องเป็นปีที่ 13

นายชินจิ มิชิ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท โตเกียวมารีนประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) และ นายวิสุทธะ พุฒามูระ กรรมการผู้จัดการ บริษัท โตเกียวมารีนประกันชีวิต (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) พร้อมคณะผู้บริหารระดับสูง มอบทุนการศึกษาประจำปี พ.ศ. 2560 แก่เด็กนักเรียนสังกัดสภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ณ สภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทยฯ



ประกาศ

วารสารฉบับนี้ได้รับรวม คำสั่ง ประกาศที่สำคัญๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันวินาศภัย ในช่วงเดือนกรกฎาคม-กันยายน 2560 นำเสนอให้ผู้อ่านได้รับทราบ ดังนี้

คำสั่งนายทะเบียน

คำสั่งนายทะเบียนมี 2 ฉบับ ดังนี้

1. คำสั่งนายทะเบียนที่ 51/2560 ลงวันที่ 24 สิงหาคม 2560 เรื่อง ให้ใช้แบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุวันประกันภัย สุขใจ พลัส (ไมโครอินชัวร์نس) และอัตราเบี้ยประกันภัย สำหรับบริษัทประกันวินาศภัย

เพื่อเป็นการกระตุ้นให้ประชาชนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากระบบการประกันภัยเพื่อบริหารความเสี่ยงจากอุบัติเหตุได้สะดวก เข้าถึงได้ง่ายและรวดเร็วยิ่งขึ้น อันจะเป็นประโยชน์ต่อระบบการประกันภัยและประเทศโดยรวม อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 29 และมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 นายทะเบียนจึงออกคำสั่งไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 คำสั่งนี้เรียกว่า คำสั่งนายทะเบียนที่ 51/2560 เรื่อง ให้ใช้แบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุวันประกันภัยสุขใจ พลัส (ไมโครอินชัวร์نس) และอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับบริษัทประกันภัย

ข้อ 2 ให้ใช้แบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุวันประกันภัยสุขใจ พลัส (ไมโครอินชัวร์نس) ที่แนบท้ายคำสั่งนี้

ข้อ 3 ให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัย สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุวันประกันภัยสุขใจ พลัส (ไมโครอินชัวร์نس) ที่แนบท้ายคำสั่งนี้

ข้อ 4 คำสั่งนี้ให้ใช้สำหรับการทำสัญญาประกันภัยกับบริษัทตั้งแต่วันที่ 14 กันยายน 2560 ถึงวันที่ 15 ตุลาคม 2560 และรวมถึงกรณี ผู้เอาประกันภัยทำสัญญาประกันภัยกับบริษัทเพื่อต่ออายุกรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุวันประกันภัยสุขใจ พลัส (ไมโครอินชัวร์نس) ภายใน 30 วัน นับจากวันสิ้นสุดความคุ้มครอง

รายละเอียดคำสั่งนายทะเบียน ท่านสามารถ Download ได้จากเว็บไซต์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบ ธุรกิจประกันภัย (www.oic.or.th)

2. คำสั่งนายทะเบียนที่ 55/2560 ลงวันที่ 25 สิงหาคม 2560 เรื่อง ให้ใช้แบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุวันประกันภัย สุขใจ (ไมโครอินชัวร์نس) และอัตราเบี้ยประกันภัย สำหรับบริษัทประกันวินาศภัย

เพื่อเป็นการกระตุ้นให้ประชาชนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากระบบการประกันภัยเพื่อบริหารความเสี่ยงจากอุบัติเหตุได้สะดวก เข้าถึงได้ง่ายและรวดเร็วยิ่งขึ้น อันจะเป็นประโยชน์ต่อระบบการประกันภัยและประเทศโดยรวม อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 29 และมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2535 นายทะเบียนจึงออกคำสั่งไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 คำสั่งนี้เรียกว่า คำสั่งนายทะเบียนที่ 55/2560 เรื่อง ให้ใช้แบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุวันประกันภัยสุขใจ (ไมโครอินชัวร์نس) และอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับบริษัทประกันภัย

ข้อ 2 ให้ใช้แบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุวันประกันภัยสุขใจ (ไมโครอินชัวร์نس) ที่แนบท้ายคำสั่งนี้

ข้อ 3 ให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัย สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุวันประกันภัยสุขใจ (ไมโครอินชัวร์نس) ที่แนบท้ายคำสั่งนี้

ข้อ 4 คำสั่งนี้ให้ใช้สำหรับการทำสัญญาประกันภัยกับบริษัทตั้งแต่วันที่ 14 กันยายน 2560 ถึงวันที่ 15 ตุลาคม 2560 และรวมถึงกรณี ผู้เอาประกันภัยทำสัญญาประกันภัยกับบริษัทเพื่อต่ออายุกรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุวันประกันภัยสุขใจ (ไมโครอินชัวร์نس) ภายใน 30 วัน นับจากวันสิ้นสุดความคุ้มครอง

รายละเอียดคำสั่งนายทะเบียน ท่านสามารถ Download ได้จากเว็บไซต์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบ ธุรกิจประกันภัย (www.oic.or.th)



ประกาศ

ประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย มี 1 ฉบับ ดังนี้

กำหนดแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัยที่สามารถเสนอขายได้ตามประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการเสนอขาย และการปฏิบัติหน้าที่ของตัวแทนประกันวินาศภัย นายหน้าประกันวินาศภัยหรือพนักงานของบริษัทในการเสนอขายกรมธรรม์ประกันภัย 200 สำหรับรายย่อย (ไมโครอินชัวร์نس) และกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2556 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2560

เพื่อกำหนดแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัยที่สามารถเสนอขายได้ตามประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการเสนอขาย และการปฏิบัติหน้าที่ของตัวแทนประกันวินาศภัย นายหน้าประกันวินาศภัย หรือพนักงานของบริษัทในการเสนอขายกรมธรรม์ประกันภัย 200 สำหรับรายย่อย (ไมโครอินชัวร์نس) และกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2556 และที่แก้ไขเพิ่มเติม อันเป็นการส่งเสริมการจำหน่ายและตอบสนองความต้องการของประชาชน รวมถึงพัฒนาช่องทางการจำหน่ายให้ประชาชนทุกระดับสามารถเข้าถึงผลิตภัณฑ์ประกันภัยดังกล่าวให้ดียิ่งขึ้น อาศัยอำนาจตามความในข้อ 3 แห่งประกาศ คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการเสนอขาย และการปฏิบัติหน้าที่ของตัวแทนประกันวินาศภัย นายหน้าประกันวินาศภัย หรือพนักงานของบริษัทในการเสนอขายกรมธรรม์ประกันภัย 200 สำหรับรายย่อย (ไมโครอินชัวร์نس) และกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2556 และที่แก้ไขเพิ่มเติม นายทะเบียนออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ประกาศนี้ เรียกว่า ประกาศนายทะเบียน เรื่อง กำหนดแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัยที่สามารถเสนอขายได้ตามประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการเสนอขาย และการปฏิบัติหน้าที่ของตัวแทนประกันวินาศภัย นายหน้าประกันวินาศภัยหรือ พนักงานของบริษัทในการเสนอขายกรมธรรม์ประกันภัย 200 สำหรับรายย่อย (ไมโครอินชัวร์نس) และกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2556 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2560

ข้อ 2 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศเป็นต้นไป

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





ฎีกาย่อ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2917/2555
 โจทก์ บริษัท ท.ประกันภัย จำกัด (มหาชน)
 จำเลย บริษัท เมโกลบ (ประเทศไทย) จำกัด
 ป.พ.พ. มาตรา 8, 616

โจทก์ฟ้องขอให้บังคับจำเลยชำระเงิน 402,411.75 บาท พร้อมด้วยดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงิน 385,917.73 บาท นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จให้แก่โจทก์

จำเลยให้การและแก้ไข้อธิบายให้การขอให้ยกฟ้อง

ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษายกฟ้อง แต่ให้โจทก์ใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนจำเลย โดยกำหนดค่าทนายความ 10,000 บาท

โจทก์อุทธรณ์ต่อศาลฎีกา

ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศวินิจฉัยว่า ปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของโจทก์ในข้อแรก มีว่า การที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางวินิจฉัยว่า ความเสียหายของสินค้าเกิดจากเหตุสุดวิสัย จำเลยจึงไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้านั้น เป็นการพิพากษานอกประเด็นข้อพิพาทหรือไม่ เห็นว่า คดีนี้โจทก์ฟ้องบรรยายสภาพและข้ออ้างที่อาศัยเป็นหลักแห่งข้อหาว่า จำเลยได้รับมอบสินค้าพิพาทไว้เพื่อขนส่งไปยังจุดหมายปลายทาง แต่ระหว่างการขนส่งสินค้าพิพาทได้รับความเสียหาย เพราะมีแมลงเข้าไปในสินค้าพิพาท จำเลยจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าพิพาท จำเลยให้การปฏิเสธความรับผิดว่า การที่แมลงเข้าไปในสินค้าพิพาทมิได้เกิดจากการขนส่งของจำเลย เนื่องจากผู้ส่งเป็นผู้บรรจุและหีบห่อสินค้าพิพาท เมื่อขนส่งสินค้าพิพาทไปถึงด่านสินค้าขาเข้าของประเทศมาเลเซียถูกเจ้าหน้าที่ของประเทศมาเลเซียบังคับให้เก็บสินค้าไว้ที่คลังสินค้าของจำเลยที่ประเทศมาเลเซียเพื่อตรวจ มีการพบแมลงอยู่บริเวณหีบห่อส่วนที่เป็นพลาสติก ดังนั้นประเด็นข้อพิพาทย่อมเป็นไปตามข้ออ้างและข้อเถียงตามคำฟ้องและคำให้การนั้นว่ามีข้อกฎหมายหรือข้อเท็จจริงที่ยังโต้แย้งกันและเกี่ยวเนื่องกับประเด็น การที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิจารณา

คำฟ้องและคำให้การแล้วตั้งประเด็นข้อพิพาทเกี่ยวกับความรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าไว้ว่า สินค้าพิพาทเสียหายในระหว่างอยู่ในความดูแลของจำเลย และจำเลยต้องรับผิดชอบหรือไม่ ประเด็นข้อพิพาทดังกล่าวย่อมครอบคลุมถึงข้อเท็จจริงว่า การที่มีแมลงเข้าไปในสินค้าพิพาทมิได้เกิดจากการกระทำหน้าที่ขนส่งของจำเลย แต่ถูกบังคับโดยเจ้าหน้าที่ของประเทศมาเลเซียที่เก็บสินค้าพิพาทไว้ในโกดังสินค้าของจำเลย ห้ามเคลื่อนย้ายในระหว่างการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางวินิจฉัยว่า ความเสียหายของสินค้าพิพาทเกิดจากเหตุสุดวิสัย การที่มีแมลงเข้าไปในสินค้าพิพาททำให้สินค้าพิพาทเสียหายมิได้เกิดจากการกระทำของจำเลย หรือจำเลยทำการขนส่งโดยไม่ใช้ความระมัดระวัง ถือว่าข้อเท็จจริงที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางหยิบยกขึ้นวินิจฉัยเป็นข้อเท็จจริงที่จำเลยยกขึ้นกล่าวอ้างไว้ในคำให้การ จึงมิได้เป็นการพิพากษานอกประเด็นข้อพิพาทแต่อย่างใด อุทธรณ์ของโจทก์ข้อนี้ฟังไม่ขึ้น

ปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของโจทก์ต่อไปมีว่า ความเสียหายของสินค้าพิพาทเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือไม่ เห็นว่า ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 ได้ให้ความหมายของเหตุสุดวิสัยไว้ว่า หมายความว่า เหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบ เหตุนั้น จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น ความเสียหายของสินค้าพิพาทเกิดจากการที่มีแมลงเข้าไปปะปนอยู่ในสินค้าพิพาท ขณะที่สินค้าพิพาทถูกขนออกจากตู้คอนเทนเนอร์เก็บไว้ที่โกดังสินค้าของจำเลยเพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบคุณภาพอาหารของประเทศมาเลเซียตรวจสอบ ขณะนำไปตรวจสอบไม่ปรากฏตัวแมลงปะปนอยู่ในสินค้าพิพาทหรือแทรกอยู่บริเวณ



หีบห่อของสินค้าพิพาทแต่อย่างใด แสดงว่าแมลงได้เข้าไปปะปนในสินค้าพิพาทในช่วงเวลาที่สินค้าพิพาทถูกเก็บไว้ในโกดังสินค้าของจำเลยตั้งแต่วันที่ 11 พฤษภาคม 2549 ถึงวันที่ 23 พฤษภาคม 2549 ก่อนที่บริษัท เคอร์รี่ อินกรีเดียนท์ (มาเลเซีย) จำกัด ผู้ซื้อจะได้รับมอบสินค้าพิพาท แม้การเก็บสินค้าพิพาทไว้ในโกดังสินค้าของจำเลยจะถูกบังคับโดยเจ้าหน้าที่ของประเทศมาเลเซีย แต่จำเลยก็มีหน้าที่นำสินค้าผ่านเข้าประเทศมาเลเซียด้วย ดังนั้น การดูแลรักษาสินค้าพิพาทยังคงอยู่ในความรับผิดชอบของจำเลยอยู่ จำเลยเป็นผู้ประกอบวิชาชีพการขนส่งสินค้า ย่อมมีหน้าที่ดูแลสินค้าพิพาทในช่วงเวลาขนส่งมิให้เกิดความเสียหาย สูญหาย การมีแมลงเข้าไปตอมสินค้าพิพาทโดยแทรกสิ่งห่อหุ้มสินค้าพิพาทเข้าไป ย่อมเป็นเหตุการณ์ที่สามารถป้องกันมิให้เกิดขึ้นได้ นางสมาลี ผู้จัดการฝ่ายการตลาดของจำเลย พยานจำเลยเบิกความตอบคำถาม คำนวณของนายโจทก์ว่า สินค้าพิพาทมีการหีบห่อเรียบร้อยแล้ว จึงไม่ได้มีการคลุมสินค้าพิพาทอีกชั้นหนึ่ง แสดงให้เห็นว่า การป้องกันมิให้แมลงเข้าไปที่สินค้าพิพาทสามารถป้องกันได้โดยใช้ผ้าใบหรือสิ่งห่อหุ้มคลุมสินค้าพิพาทไว้อีกชั้นหนึ่ง เพียงแต่จำเลยมิได้คาดคิดหรือคาดไม่ถึงว่าจะเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น เหตุที่สินค้าพิพาทมีแมลงเข้าไปที่สินค้าพิพาทเกิดความเสียหายจึงไม่ได้เกิดขึ้นจากเหตุสุดวิสัย เมื่อสินค้าพิพาทเกิดความเสียหายขณะที่สินค้าพิพาทอยู่ในความดูแลของจำเลยผู้ขนส่ง จำเลยจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าพิพาท ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 อุทธรณ์ของโจทก์ข้อนี้ฟังขึ้น

มีปัญหาต้องวินิจฉัยต่อไปว่า ความเสียหายของสินค้าพิพาทมีเพียงใด ปัญหาข้อนี้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางยังมิได้วินิจฉัย แต่เห็นว่าคู่ความได้นำพยานหลักฐานเข้าสืบถึงปัญหาข้อนี้ครบถ้วนแล้ว เพื่อให้การพิจารณาพิพากษาคดีเสร็จไปโดยรวดเร็ว ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเห็นสมควรวินิจฉัยปัญหาข้อนี้ไปเสียเลย โดยไม่ย้อนสำนวนไปให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางวินิจฉัยเสียก่อน ข้อเท็จจริงได้ความตามพยานหลักฐานที่โจทก์นำสืบว่า เมื่อบริษัท เคอร์รี่ อินกรีเดียนท์ (มาเลเซีย) จำกัด ผู้ซื้อไม่ยอมรับสินค้าโซเดียมคาร์ซิเนต เอ็นเอ เอชวี จำนวน 39 ถุง และผงเครื่องเทศปาปริกา จำนวน 8 ถุง โดยอ้างว่าสินค้าได้รับความเสียหาย โจทก์ได้แจ้งบริษัทครอฟฟอร์ด แอนด์ คอมพานี แอดจัสเตอร์ส (มาเลเซีย) จำกัด เข้าสำรวจและประเมินความเสียหาย ผลการตรวจสอบพบว่าสินค้าพิพาทดังกล่าวมีแมลงเข้าไปในสินค้า ทำให้สินค้าพิพาทเสียหายทั้งหมดเพราะปนเปื้อนเชื้อโรคไข่แมลง และซากแมลง ไม่สามารถนำไปผลิตเป็นอาหารมนุษย์ได้และต้องทำลายทิ้งเพราะไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์อย่างอื่นได้ ซึ่งจำเลยไม่มีพยานหลักฐานมาสืบหักล้างหรือโต้แย้งเป็นอย่างอื่น ข้อเท็จจริงฟังได้ว่าสินค้าพิพาทดังกล่าวได้รับความเสียหายทั้งหมด คิดเป็นราคาสินค้าที่เสียหาย 9,254.40 ดอลลาร์สหรัฐ แต่ตามสัญญาประกันภัยมีการตกลงราคาประกันภัยโดยคิดตามราคาสินค้าบวกด้วยร้อยละ 10

รวมเป็นเงิน 10,179.84 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งแม้คู่สัญญาประกันภัยสามารถตกลงกันได้เพราะผู้เอาประกันภัยอาจได้รับความเสียหายมากกว่ามูลค่าสินค้าที่เอาประกันภัยโดยมีค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ผู้เอาประกันภัยต้องเสียไป เช่น ค่าหีบห่อและค่าใช้จ่ายในการขนส่งด้วย ซึ่งถือเป็นความเสียหายที่แท้จริงของผู้เอาประกันภัยได้ก็ตาม แต่การที่โจทก์ซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยสินค้าได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยซึ่งต้องจ่ายตามเงื่อนไขแห่งสัญญาประกันภัยแล้วรับช่วงสิทธิจากผู้เอาประกันภัยมาเรียกร้องเอาจากผู้ต้องรับผิดชอบผู้เอาประกันภัยนั้น โจทก์ย่อมมีสิทธิเรียกร้องในความเสียหายได้เพียงเท่าที่ผู้เอาประกันภัยจะเรียกร้องเอาจากผู้ต้องรับผิดชอบ คือ จำนวนตามสัญญาประกันภัย ซึ่งได้แก่ค่าเสียหายเท่าที่ผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจริงเท่านั้น และต้องพิจารณาตามพยานหลักฐานที่โจทก์นำสืบมา มิใช่จะถือเอาว่าความเสียหายที่แท้จริงจะต้องเป็นราคาสินค้าที่เสียหายบวกร้อยละ 10 ตามสัญญาประกันภัยซึ่งจำเลยไม่ได้เป็นคู่สัญญาที่จะต้องผูกพันด้วยแต่อย่างใด และตามพยานหลักฐานของโจทก์ก็ปรากฏว่าบริษัทเคอร์รี่ อินกรีเดียนท์ (มาเลเซีย) จำกัด ผู้ซื้อสินค้าได้มีหนังสือเรียกร้องความเสียหาย เป็นค่าสินค้าที่เสียหาย 34,175.57 ริงกิต หรือ 9,254.40 ดอลลาร์สหรัฐ รวมกับค่าภาษีด้วยแล้วรวมเป็นเงิน 35,961.59 ริงกิต เท่านั้น ซึ่งเฉพาะราคาสินค้าเป็นจำนวนเดียวกับราคาสินค้าที่ยังไม่บวกร้อยละ 10 ตามที่โจทก์นำสืบมา แต่ส่วนเพิ่มที่เป็นภาษีมีเพียง 1,786.02 ริงกิตไม่ถึงร้อยละ 10 ของราคาสินค้า 34,175.57 ริงกิต แต่อย่างใด จึงเชื่อได้ว่าค่าเสียหายที่แท้จริงมีเพียง 35,961.59 ริงกิต เท่านั้น โดยคิดเป็นเงินไทยได้ตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินริงกิต เป็นเงินดอลลาร์สหรัฐดังกล่าว 1 ดอลลาร์สหรัฐเท่ากับ 3.6929 ริงกิต แล้วเปลี่ยนเงินดอลลาร์สหรัฐที่คิดได้เป็นเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนที่โจทก์ใช้คิดคำนวณเพื่อการชดเชยค่าสินไหมทดแทนไป 1 ดอลลาร์สหรัฐเท่ากับ 37.91 บาท ซึ่งคำนวณได้เป็นเงิน 369,168.91 บาท ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษายกฟ้อง ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศไม่เห็นพ้องด้วย อุทธรณ์ของโจทก์ฟังขึ้นบางส่วน

พิพากษากลับ ให้จำเลยชำระเงิน 369,168.91 บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าว นับแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2549 จนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ แต่ดอกเบี้ยคิดถึงวันฟ้องไม่เกิน 16,494.02 บาท ให้จำเลยใช้ค่าฤชาธรรมเนียมทั้งสองศาลแทนโจทก์ โดยกำหนดค่าทนายความ 20,000 บาท

(สรรรถน์ เอี่ยมวรชัย - อร่าม เสนามนตรี - ธัชพันธ์ ประพุทธนิตสาร)



ย่อคำชี้ขาด

ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่

2397/2559

เรื่อง

ประกันภัยรถยนต์

ประเด็นข้อพิพาทมีว่า

จ่ายค่า

ข้อเท็จจริงในข้อพิพาทนี้มีว่า ผู้เสนอข้อพิพาทเป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์คันหมายเลขทะเบียน กฉ-400 พระนครศรีอยุธยา ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ส่วนคู่กรณีที่ 1 เป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์คันหมายเลขทะเบียน ผข-6600 กรุงเทพมหานคร และคู่กรณีที่ 2 เป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์คันหมายเลขทะเบียน กต-5102 พระนครศรีอยุธยา ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2555 เวลา 15.40 ผู้ขับรถคันที่คู่กรณีที่ 1 และคู่กรณีที่ 2 รับประกันภัยไว้ซึ่งรถโดยประมาทเมื่อมาถึงที่เกิดเหตุตำบลหนองจิก ได้เฉี่ยวชนรถยนต์คันที่ผู้เสนอข้อพิพาทรับประกันภัยไว้เป็นเหตุให้ผู้โดยสารมาที่รถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทได้รับบาดเจ็บ หลังเกิดเหตุพนักงานสอบสวนได้ออกตรวจที่เกิดเหตุเห็นว่าเป็นความประมาทของผู้ขับรถฝ่ายคู่กรณีทั้งสอง และศาลพิพากษาลงโทษจำคุกให้รอการลงโทษ ต่อมาผู้เสนอข้อพิพาทได้จ่ายค่ารักษาพยาบาลของนายพงษ์ยุทธให้โรงพยาบาลธนบุรีเป็นเงิน 50,000 บาทและจ่ายค่ารักษาพยาบาลนายกมลศักดิ์เป็นเงิน 8,823 บาท รวมเป็นเงินทั้งหมด 58,823 บาทไปแล้ว ผู้เสนอข้อพิพาทจึงขอให้คู่กรณีทั้งสองชดเชยเงินดังกล่าวจากคู่กรณีทั้งสองขอให้คู่กรณีทั้งสองชำระเงิสดังกล่าวพร้อมด้วยดอกเบี้ย

ในชั้นประนอมข้อพิพาทคู่กรณีที่ 2 ตกลงกับผู้เสนอข้อพิพาทได้โดยคู่กรณีที่ 2 ได้ทำสัญญาประนอมข้อพิพาทกับผู้เสนอข้อพิพาทว่า คู่กรณีที่ 2 ยอมชำระเงิสดังกล่าวแก่ผู้เสนอข้อพิพาทเป็นเงิน 29,911 บาท

คดีมีปัญหาตามข้อพิพาทในระหว่างผู้เสนอข้อพิพาทกับคู่กรณีที่ 1 เท่านั้นโดยคู่กรณีที่ 1 ยื่นคำคัดค้านว่าคำตัดสินใหม่ทดแทนตามกฤษฎีกาพบบ.คู่กรณีที่ 1 ได้จ่ายเงินเต็มความคุ้มครองให้กับผู้เสียหายแล้วโดยมีการจ่ายกันที่ศาลคู่กรณีที่ 1 จึงไม่อาจจ่ายคืนผู้เสนอข้อพิพาทได้อีก

อนุญาโตตุลาการวินิจฉัยว่า สำหรับปัญหาตามประเด็นข้อเดียวที่ว่าคู่กรณีที่ 1 จ่ายค่าสินไหมทดแทนเต็มความคุ้มครองตามกฤษฎีกาพบบ.ที่คู่กรณีที่ 1 ไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้เสนอข้อพิพาทอีกหรือไม่นั้น เห็นว่าการที่ผู้เสนอข้อพิพาทมีผู้รับมอบอำนาจมาสืบประกอบเอกสารการจ่ายของผู้เสนอข้อพิพาทว่าผู้โดยสาร 2 คนมาที่รถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทได้รับบาดเจ็บเข้ารับการรักษาพยาบาลสำหรับนายพงษ์ยุทธโรงพยาบาลขอเบิกค่ารักษาพยาบาลต่อผู้เสนอข้อพิพาทเป็นเงิน 50,000 บาท ส่วนรายนายกมลศักดิ์ขอเบิกค่ารักษาพยาบาลต่อผู้เสนอข้อพิพาทเป็นเงิน 8,823 บาท ตามใบเสร็จเสร็จ ส. 1 และผู้เสนอข้อพิพาทจ่ายเงินของผู้โดยสาร 2 รายนี้ไปแล้วตามส. 2 แม้ผู้ประสบภัยทั้งสองคนเป็นผู้โดยสารมาที่รถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทยอมสำรองจ่ายได้แต่ละราย

ได้ไม่เกินรายละเอียด 50,000 บาท เมื่อผู้ขับรถยนต์ฝ่ายคู่กรณีทั้งสองต่างประมาทตามที่คำพิพากษาของศาลในคดีอาญาไปแล้วผู้เสนอข้อพิพาทยอมไล่เบี้ยเงินที่จ่ายไปแล้วในแต่ละรายจากคู่กรณีที่ 1 และคู่กรณีที่ 2 ได้รายละเอียดหนึ่งกล่าวคือสำหรับนายพงษ์ยุทธได้เรียกได้คืนจากคู่กรณีที่ 1 ได้ครั้งหนึ่งเป็นเงิน 25,000 บาท รายนายกมลศักดิ์ไล่เบี้ยเรียกคืนจากคู่กรณีที่ 1 ได้ 4,411.50 บาท และไล่เบี้ยจากคู่กรณีที่ 2 ได้ตามจำนวนที่กล่าวมาเช่นกัน แต่การที่คู่กรณีที่ 1 มีหนี้ความที่ไปว่าความในคดีแพ่งมาให้การตามที่น่าสืบไว้ข้างต้นพอสรุปได้ว่าเมื่อนายพงษ์ยุทธได้ฟ้องผู้ขับรถยนต์ฝ่ายคู่กรณีที่ 1 และคู่กรณีที่ 2 ในคดีแพ่งและมีการเรียกคู่กรณีที่ 1 เข้าเป็นจำเลยร่วมศาลได้ไกล่เกลี่ยโดยจรรยาบรรณพิจารณาไว้ตามค. 5 คือคู่กรณีที่ 1 ในฐานะคู่กรณีร่วมได้ชำระเงิให้แก่รายนี้เป็นเงิน 200,000 บาทไปแล้วนายพงษ์ยุทธได้ถอนฟ้องคู่กรณีร่วมคือคู่กรณีที่ 1 เนื่องจากนายพงษ์ยุทธทุกพลภาพ ครึ่งพยานปากนี้ตอบถามค้านว่าการจ่ายเงิน 200,000 บาทได้รูปร่างกายของนายพงษ์ยุทธเป็นอัมพาตครึ่งตัว ยังมีการส่งไปรับรองแพทย์เพิ่มเติมภายหลัง ตามใบรับรองแพทย์ระบุรายละเอียดชัดเจนว่ามีอาการขาทั้งขาทั้งสองข้างขาทั้งสองข้างอ่อนแรงไม่สามารถเดินและช่วยเหลือตนเองได้ตามปกติ ตามปกติการเกิดพลภาพอย่างสิ้นเชิงอาการจะไม่ดีขึ้นเป็นปกติประกอบกับการไม่ได้้อย่างสิ้นสิ้นเชิง แม้คู่กรณีที่ 1 จะจ่ายนายพงษ์ยุทธไป 200,000 บาท เป็นการจ่ายเต็มความคุ้มครองตามพ.ร.บ. ไปแล้วก็ตาม แต่เมื่อขณะเจรจากันที่ศาลตามรายงานกระบวนการพิจารณาข้อ 5 คู่กรณีที่ 1 น่าจะรู้ว่า ผู้เสนอข้อพิพาทสำรองจ่ายรายนี้ไปก่อนเท่าใด เพราะมีการฟ้องคดีแพ่งหลังจากผู้เสนอข้อพิพาทจ่ายไปแล้วนาน หากไม่รู้ก็ควรสอบถามไปยังผู้เสนอข้อพิพาทแต่ไม่ปรากฏว่าคู่กรณีที่ 1 ได้สอบถามไปยังผู้เสนอข้อพิพาทยังขณะที่คู่กรณีที่ 1 เจริญกับนายพงษ์ยุทธไม่ปรากฏว่าคู่กรณีที่ 1 ได้มีการแถลงให้ศาลรู้ว่าต้องกันเงินของรายนี้เพื่อคืนแก่ผู้เสนอข้อพิพาทไว้เท่าใด แล้วจ่ายส่วนที่เหลือแก่นายพงษ์ยุทธผู้ประสบภัยไป เช่นนี้คู่กรณีที่ 1 จะมาอ้างว่าคู่กรณีที่ 1 ต้องจากคืนแก่ผู้เสนอข้อพิพาท 29,411.50 บาท เป็นการจ่ายเกินความคุ้มครองตามกฤษฎีกาแล้วหาได้ไม่เช่นนี้คู่กรณีที่ 1 ยังต้องรับผิดชอบค่ารักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย 2 รายนี้รายละเอียดหนึ่งรวมเป็นเงิน 29,411.50 บาท แก่ผู้เสนอข้อพิพาทพร้อมด้วยดอกเบี้ย

อนุญาโตตุลาการชี้ขาดให้คู่กรณีที่ 1 ชดเชยเงินตามคำเสนอข้อพิพาทพร้อมทั้งดอกเบี้ย





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 ไซน่ออินชัวร์نس (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	21 บริษัท ไทยโพลูมประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2246 9635-54 โทรสาร: 0 2246 9660-1 URL: www.thaipaboona.com E-mail: communic@thaipaiboon.com generaladmin@thaipaiboon.com
2 บริษัท กรุงเทพประกันภัยสุขภาพ จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2769-7788 โทรสาร: 0-2769-7798 URL: www.bhi.co.th E-mail: info@bhi.co.th	12 บริษัท ชมโปะ 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 กรุงไทยพานิชประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2624-1111 โทรสาร: 0-2624-1234 URL: www.kpi.co.th E-mail: admin@kpi.co.th	13 บริษัท ชิกน่าประกันภัย 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 ควินิตี้ ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2624-1000 โทรสาร: 0-2238-0836 URL: www.qbe.com E-mail: udomluckl@qbe.co.th	15 บริษัท ทิพย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2239 2200 โทรสาร: 0 2239 2049 URL: www.dhipaya.co.th E-mail: nongluxi@dhipaya.co.th	25 บริษัท ธนชาติประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2308 9300 โทรสาร: 0 2308 9333 URL: www.thanachartinsurance.co.th E-mail: mailinsure@thanachart.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 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 จรรย์ประกันภัย 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 นานินประกันภัย 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.generali.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 นิวแอมพ์เชอร์ อินชัวร์นซ์ โทรศัพท์: 0 2649 1000 โทรสาร: 0 2649 1500 URL: www.aig.com
10 บริษัท ชับบส์ประกันภัย 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 บupa ประกันสุขภาพ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2677 0000 โทรสาร: 0 2230 6500 URL: www.bupathailand.com	41 บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2641 3500-79 โทรสาร: 0 2641 3580 URL: www.viriyah.co.th E-mail: info@viriyah.co.th	51 บริษัท เอเชียประกันภัย 1950 จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2869 3399 โทรสาร: 0 2250 5277 URL: www.asiainsurance.co.th
32 บริษัท ประกันคุ้มภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2257 8000 โทรสาร: 0 2253 3701, 0 2253 4222 URL: www.safety.co.th E-mail: marketing@safety.co.th	42 บริษัท ศรีอยุธยา เจนเนอรัล ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2657 2555 โทรสาร: 0 2657 2500 URL: www.sagi.co.th E-mail: info@sagi.co.th	52 บริษัท เอช ไอเอ็นเอ โอเวอร์ซีส์ อินชัวร์นซ์ จำกัด สาขาประเทศไทย โทรศัพท: 0 2611 4040 โทรสาร: 0 2611 4310 URL: www.aceinsurance.co.th E-mail: admin.th@acegroup.com
33 บริษัท ประกันภัยไทยวิวัฒน์ จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2695 0800 โทรสาร: 0 2695 0808 URL: www.thaivivat.co.th	43 บริษัท สยามซิตีประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2202 9500 โทรสาร: 0 2202 9555 URL: www.siamcityinsurance.com E-mail: siam.web@siamcityins.com	53 บริษัท เอฟพีจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2231 2640 โทรสาร: 0 2231 2653-4 URL: www.fpgins.com
34 บริษัท แปซิฟิก ครอส ประกันสุขภาพ จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2401 9189 โทรสาร: 0 2401 9187 URL: www.pacificcrosshealth.com E-mail: contactus@th.pacificcrosshealth.com	44 บริษัท สหนิกรภัยประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 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 เอ็ม เอส โอจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2825 8888 โทรสาร: 0 2318 8550 URL: www.msig-thai.com
35 บริษัท พุทธธรรมประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2585 9009 โทรสาร: 0 2911 0991-4 URL: www.phutthatham.com E-mail: pti@phutthatham.com	45 บริษัท สหมงคลประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2687 7777 โทรสาร: 0 2687 7700 URL: www.upp.co.th E-mail: bkk_ram@upp.co.th uppinsbkk@hotmail.com	55 บริษัท เอรಾವันประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2224 0056 โทรสาร: 0 2221 1390 URL: www.erawanins.com E-mail: eichotline@erawanins.com
36 บริษัท ฟอลคอนประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2676 9888 โทรสาร: 0 2676 9898 URL: www.falconinsurance.co.th E-mail: fcicustomerservice@falconinsurance.co.th	46 บริษัท สินทรัพย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2792 5555 โทรสาร: 0 2541 5170 URL: www.asset.co.th E-mail: praic@asset.co.th	56 บริษัท เอโอจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2649 1000 โทรสาร: 0 2658 0640 URL: www.aig.com
37 บริษัท พิณภัยประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2290 0555 โทรสาร: 0 2246 2352 URL: www.pith.co.th E-mail: info@pith.co.th	47 บริษัท สินมั่นคงประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2378 7000 โทรสาร: 0 2377 3322 URL: www.smk.co.th E-mail: hr@smk.co.th	57 บริษัท เอไอเอ จำกัด (ประกันวินาศภัย) สาขาประเทศไทย โทรศัพท: 0 2352 5888 โทรสาร: 0 2352 5889 URL: www.aianonline.co.th E-mail: thsc-nlc.os@aia.com
38 บริษัท มิตรชัย สุมิโตโม อินชัวร์นซ์ จำกัด สาขาประเทศไทย โทรศัพท: 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	48 บริษัท อลิอันซ์ ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2638 9000 โทรสาร: 0 2638 9050 URL: www.allianz.co.th E-mail: contact@allianz.co.th	58 บริษัท แอ็กซ่าประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2118 8000 โทรสาร: 0 2285 6383 URL: www.axa.co.th E-mail: axathai@axa.co.th
39 บริษัท มิตรแท้ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2640 7777 โทรสาร: 0 2640 7799 URL: www.mittare.com E-mail: contactcenter@mittare.com	49 บริษัท อาคเนย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2267 7777, 0 2631 1311 โทรสาร: 0 2237 7409 URL: www.seic.co.th E-mail: contact@seic.co.th	59 บริษัท แอลเอ็มจี ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2661 6000 โทรสาร: 0 2665 2728, 0 2639 9319 URL: www.lmginsurance.co.th
40 บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 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	50 บริษัท อินทราประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2247 9261, 0 2247 6570 โทรสาร: 0 2247 9260 URL: www.indara.co.th E-mail: contact@indara.co.th	60 บริษัท ไอโออี กรุงเทพ ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2620 8000 โทรสาร: 0 2677 3979 URL: www.aioibkkins.co.th E-mail: Pr@aioibkkins.co.th

หมายเหตุ

บริษัท สัจจะประกันภัย จำกัด (มหาชน) เพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย



สมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมงานสัปดาห์ประกันภัย ประจำปี 2560



สมาคมประกันวินาศภัยไทย เข้าร่วมออกบูธจัดกิจกรรมให้ความรู้ด้านการประกันวินาศภัยแก่ประชาชนในงานสัปดาห์ประกันภัย ประจำปี 2560 (Insurance Expo 2017) ภายใต้แนวคิด "เทคโนโลยีประกันภัย เชื่อมต่อโอกาสและความท้าทาย เพื่ออนาคตไทย" (InsurTech Connect: Opportunities and Challenges for Thailand Future) ระหว่างวันที่ 22-24 กันยายน 2560 ณ ห้องเพลนารี 1-3 ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

เริ่มแล้วสำหรับ
ปีภาษี 2560 นี้!!!

ซื้อ (กรมธรรม์) ประกันสุขภาพ + นำเบี้ยประกันมาลดหย่อนภาษีได้

ผู้ที่ซื้อประกันภัยสุขภาพ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 เป็นต้นไป
สามารถนำเบี้ยประกันมาหักลดหย่อนภาษีได้



สูงสุดถึง 15,000 บาท

(วงเงินค่าลดหย่อนเมื่อรวมกับเบี้ยประกันชีวิต
ไม่เกิน 100,000 บาท)



กรมธรรม์ประกันภัยที่สามารถนำ เบี้ยประกันภัย
มาหักลดหย่อนภาษีได้

1. กรมธรรม์ประกันภัยสุขภาพ
(ไม่รวมเบี้ยประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองการเสียชีวิต)
2. กรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุ ทุกประเภท
(เฉพาะเบี้ยประกันภัยที่คุ้มครองการรักษาพยาบาล)
3. กรมธรรม์ประกันภัยโรคร้ายแรง
4. กรมธรรม์ประกันภัยการดูแลระยะยาว
(Long Term Care)