



วารสาร

ปีที่ 36 ฉบับที่ 151

ประกันภัย

ISSN 0859-9548

1
5
1

ภัยพิบัติ กับการบริหารความเสี่ยงภัย



- คัดการณ์ภัยประกันภัย ปี 2564 และแนวโน้มธุรกิจประกันวินาศภัย ปี 2565
- “Co-opetition” จับมือ (คู่แข่ง) ไว้ แล้วก้าวไปด้วยกัน

สารบัญ

บ.ก. แถลง	3
เรื่องเด่น ภัยพิบัติกับการบริหารความเสี่ยงภัย	4
รอบรู้ประกันภัย คาดการณ์ภัยประกันภัย ปี 2564 และแนวโน้มธุรกิจประกันวินาศภัย ปี 2565	16
ระเบียนภาพ	23
Risk Intelligence “Co-opetition” จับมือ (คู่แข่ง) ไว้ แล้วก้าวไปด้วยกัน	29
มุมมองคณิตศาสตร์ประกันภัย บันทึกกลับเมื่อครั้งไปทำงานที่ฮ่องกง (ตอนจบ)	35
ฎีกาย่อและย่อคำชี้ขาดอนุญาตตุลาการ	38
รายนามบริษัทสมาชิก	40
แอปพลิเคชัน “มะลิซ้อน”	42
โครงการประกวดสื่อ Infographic “มารู้จักกับประกันวินาศภัย”	43



บ.ก. แกลอง



สวัสดีครับ ผู้อ่านวารสารประกันภัยทุกท่าน

จากสถานการณ์ภัยพิบัติที่เกิดขึ้นทั่วโลกในปี 2564 ไม่ว่าจะเป็นแผ่นดินไหวขนาด 6.2 แมกนิจูด ในประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งมีผู้เสียชีวิตมากกว่า 100 ราย ไฟไหม้ป่าในพื้นที่ป่าไซบีเรียและภูมิภาคตะวันออกไกลของรัสเซียต่อเนื่องยาวนานกว่า 2 เดือน ภาวะฝนตกหนักในรอบพันปีในมณฑลเหอหนาน ประเทศจีน ซึ่งส่งผลให้เกิดอุทกภัยครั้งใหญ่และทำให้ผู้เสียชีวิตมากกว่า 300 คน อุทกภัยจากพายุดีเปรสชันโกนเซินที่เกิดขึ้นในประเทศไทยเมื่อเดือนกันยายนที่ผ่านมา ซึ่งสร้างความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนจำนวนมาก แสดงให้เห็นว่าโลกกำลังเผชิญกับภัยพิบัติที่มีความถี่และความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นทุก ๆ ปี วารสารประกันภัยฉบับนี้จึงขอแนะนำเรื่องราวเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยพิบัติและการนำระบบประกันภัยมาเป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยงภัย ผ่านบทความ “ภัยพิบัติกับการบริหารความเสี่ยงภัย” เพื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้อ่านทุกท่านครับ

วารสารประกันภัยฉบับนี้ยังมีบทความอื่น ๆ ที่น่าสนใจ อาทิ “คาดการณ์เบี้ยประกันภัยปี 2564 และแนวโน้มธุรกิจประกันวินาศภัยปี 2565” โดย Thai Re Knowledge Center “Co-opetition” จับมือ (คู่แข่ง) ไว้ แล้วก้าวไปด้วยกัน โดย ดร.ปิยวดี โชวิฑูรกิจ ที่ปรึกษาคณะกรรมการบริหารสมาคมประกันวินาศภัยไทย และคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและวิชาการประกันภัย พร้อมทั้งคอลัมน์ประจำที่อัดแน่นด้วยสาระน่ารู้ในเรื่องของการประกันภัยมาให้ทุกท่านได้ติดตามอ่านกันเหมือนเช่นเคยครับ

ท่านผู้อ่านสามารถติดตามวารสารประกันภัยฉบับอิเล็กทรอนิกส์นี้ได้ทั้งบนเว็บไซต์ (www.tgia.org) และ Facebook: สมาคมประกันวินาศภัยไทย และสามารถสมัครรับวารสารฉบับอิเล็กทรอนิกส์นี้ผ่าน Line Group ได้โดยสแกน QR Code ด้านล่างนี้ แล้วพบกันใหม่ในฉบับหน้า สวัสดีปีใหม่ 2565 ครับ

กีเดช อนันต์ศิริประภา
บรรณาธิการ



(วารสารฉบับนี้เผยแพร่เมื่อเดือนมกราคม 2565)

รายชื่อผู้จัดทำวารสารประกันภัย

เจ้าของ

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

บรรณาธิการ

นายกีเดช อนันต์ศิริประภา

หัวหน้ากองบรรณาธิการ

นายสาโรจน์ เกษมสุขโชติกุล

กองบรรณาธิการ

นางสาวกัลยา จุกหอม

นางสาววัลย์ลิกา บุรณ์ทอง

นางสาวศุภิสรา พิขุนทด

นางสาวศิริพร บุญรัตน์มงคล

นางสาวปรียาพรรณ ศรีชาย

นางสาวนวลปรางค์ เขตสินชัย

นายณัฐพงศ์ คนสูง

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

25 ซอยสุขุมวิท 64/1 ถนนสุขุมวิท

แขวงพระโขนงใต้ เขตพระโขนง

กรุงเทพมหานคร 10260

โทรศัพท์: 0 2108 8399 โทรสาร: 0 2108 8398

www.tgia.org E-mail: general@tgia.org

บทความและความคิดเห็นในวารสารฉบับนี้

เป็นความคิดเห็นของแต่ละบุคคล

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป



ภัยพิบัติกับการบริหารความเสี่ยงภัย



โดย สุนนา ชาญชัยสัมฤทธิ์
สำนักงานอัตรากำลังบริหารความเสี่ยง

📍 อินโดนีเซีย

เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2564 เกิดแผ่นดินไหวขนาด 6.2 แมกนิจูด ทำให้มีผู้เสียชีวิตมากกว่า 100 ราย บาดเจ็บอีกอย่างน้อย 3,300 ราย และได้ทำลายบ้านเรือนและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเป็นจำนวนมาก ในจังหวัดสุลาเวสีตะวันตก รัฐบาลอินโดนีเซียมีการจัดสรรงบประมาณช่วยเหลือเงิน 85 ล้านล้านรูเปียห์ (ประมาณ 6,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) เพื่อซ่อมแซมบ้านเรือนที่ได้รับความเสียหายและเมื่อต้นเดือนเมษายน ต้องพบกับพายุหมุนเขตร้อนเซโรจาพัดถล่ม มีผู้เสียชีวิตในพื้นที่ชายฝั่งภาคตะวันออกของอินโดนีเซียและติมอร์เลสเตรวมกันกว่า 200 ราย และหลายหมื่นคนกลายเป็นผู้ไร้ที่อยู่อาศัย

📍 รัสเซีย

เกิดเหตุไฟไหม้ป่าต่อเนื่องตั้งแต่เดือนพฤษภาคมถึงสิงหาคม 2564 ในพื้นที่ป่าไซบีเรียและภูมิภาคตะวันออกไกลของรัสเซีย ซึ่งพบไฟป่ากว่า 11,000 จุด เผาผลาญพื้นที่ไปแล้วกว่า 60,000 ตารางกิโลเมตร คิว้นไฟที่เกิดขึ้นรุนแรงมากจนลอยไปถึงขั้วโลกเหนือซึ่งถือเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ ทั้งนี้ ผู้เชี่ยวชาญคาดการณ์ว่าไฟป่าในไซบีเรียเพียงแห่งเดียวในขณะนี้มีความใหญ่กว่าไฟป่าที่เหลือในโลกรวมกัน

ญี่ปุ่น

เกิดเหตุการณ์ดินถล่มครั้งใหญ่ในเมืองตากอากาศตอนกลางของอาตามิ ในเดือนกรกฎาคม 2564 ซึ่งมีผู้เสียชีวิต 23 คน สูญหาย 4 คน และมีบ้านเรือนพังเสียหายกว่า 130 แห่ง และมีเหตุการณ์อุทกภัยอย่างต่อเนื่องในอีกหลายจังหวัด

ยุโรป

ตั้งแต่วันที่ 12 กรกฎาคม 2564 หลายประเทศในยุโรปตะวันตกได้รับผลกระทบจากอุทกภัย ทำให้มีผู้เสียชีวิตรวมกันอย่างน้อย 240 คน และเกิดความเสียหายเป็นวงกว้าง โดยเฉพาะในเบลเยียมและเยอรมนี ที่อุทกภัยทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานและการเกษตรอย่างรุนแรง ซึ่งถือว่าเป็นภัยพิบัติที่เลวร้ายที่สุดในรอบ 50 ปี โดยมีการประเมินมูลค่าความเสียหายในทุกประเทศรวมกันสูงถึงหนึ่งหมื่นล้านยูโร

จีน

เกิดภาวะฝนตกหนักในรอบพันปี ในมณฑลเหอหนานในช่วงปลายเดือนกรกฎาคม 2564 ซึ่งส่งผลให้เกิดอุทกภัยครั้งใหญ่ และทำให้มีผู้เสียชีวิตมากกว่า 300 คน ขณะที่มีผู้สูญหายอีกประมาณ 50 ราย ประชาชนเกือบ 13 ล้านคนได้รับผลกระทบและบ้านเรือนได้รับความเสียหายกว่า 9,000 หลัง ซึ่งมีการประเมินมูลค่าความเสียหายสูงถึง 82,000 ล้านหยวน หรือ 12,700 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ตุรกี/กรีซ

ในช่วงปลายเดือนกรกฎาคม 2564 เกิดเหตุไฟป่าเนื่องจากภาวะคลื่นความร้อนที่รุนแรงที่สุดในรอบ 30 ปี โดยในตุรกีพบไฟป่า 270 จุด ใน 53 จังหวัดทั่วประเทศ กินพื้นที่ 1,700 ตารางกิโลเมตร มีผู้เสียชีวิต 9 คน และในกรีซไฟป่ากินพื้นที่ 1,250 ตารางกิโลเมตร มีผู้เสียชีวิต 3 คน ตามข้อมูลของ European Forest Fire Information System พบว่าไฟป่าในครั้งนี้สร้างความเสียหายมากกว่าค่าเฉลี่ยระหว่างปี 2551 ถึง 2563 ถึงสี่เท่า

สหรัฐอเมริกา

พายุเฮอริเคนไอดา ซึ่งมีกำลังแรงระดับ 4 ความเร็วลมประมาณ 240 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ได้เคลื่อนขึ้นฝั่งตอนใต้ของสหรัฐฯ ที่รัฐลุยเซียนา เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2564 ซึ่งตรงกับวาระครบรอบ 16 ปี เหตุภัยพิบัติครั้งรุนแรงจากเฮอริเคนแคทรีนา ส่งผลให้พบผู้เสียชีวิตกว่า 100 คน และบ้านกว่า 1 ล้านหลังคาเรือนในรัฐลุยเซียนาไม่มีไฟฟ้าใช้ ประเมินมูลค่าความเสียหายกว่า 50,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

จากข่าวสถานการณ์ภัยพิบัติที่เกิดขึ้นทั่วโลกที่ผ่านมาในปีนี้ ซึ่งได้แสดงให้เห็นเป็นตัวอย่างข้างต้นนั้น จะเห็นได้ว่าโลกต้องเผชิญกับภัยพิบัติเป็นจำนวนมากในแต่ละปีและมีแนวโน้มที่ความรุนแรงจะมีมากขึ้นเรื่อย ๆ



เมื่อหันกลับมามองที่ประเทศไทย จะพบว่าในปีนี้ประเทศไทยก็พบกับภัยพิบัติมากมายไม่ต่างกัน ทั้งที่เกิดขึ้นจากคน และจากธรรมชาติ เช่น เหตุไฟไหม้และระเบิดครั้งใหญ่ที่โรงงานผลิตเม็ดโฟมและพลาสติกของบริษัท หมิงตี้ เคมีคอล จำกัด อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2564 ส่งผลให้มีผู้บาดเจ็บ 33 ราย เสียชีวิต 1 ราย และแรงระเบิดส่งผลต่อบ้านเรือนที่อยู่ในบริเวณโดยรอบรัศมี 500 เมตร ได้รับความเสียหายเป็นจำนวนมาก ซึ่งประเมินความเสียหายอยู่ในหลักพันล้านบาท หรือเหตุการณ์ภัยพิบัติจากธรรมชาติ เช่น การเกิดฝนตกหนักในจังหวัดตรังเมื่อต้นเดือนสิงหาคม ที่ส่งผลให้มวลน้ำป่าจากเทือกเขาบรรทัดไหลทะลักเข้าสู่ 3 หมู่บ้าน และ

ประชาชนกว่า 160 หลังคาเรือนได้รับผลกระทบ สถานการณ์อุทกภัยนิคมอุตสาหกรรมบางปู จังหวัดสมุทรปราการที่รุนแรงที่สุดในรอบ 15 ปี เมื่อปลายเดือนสิงหาคม หรือการเกิดเหตุการณ์อุทกภัยจากพายุดีเปรสชันโกนเซินในช่วงกลางเดือนกันยายน

ทั้งนี้ ผู้เชี่ยวชาญด้านภัยพิบัติในไทยคาดการณ์ว่า ในเดือนที่เหลือในปี 2564 นี้ ไทยอาจยังต้องเผชิญกับพายุหมุนเขตร้อนได้อีก 2-3 ลูก และภาพรวมช่วงฤดูฝน ปี 2564 ปริมาณน้ำฝนมีแนวโน้มสูงกว่าค่าเฉลี่ย 30 ปี ซึ่งอาจทำให้เกิดเหตุการณ์อุทกภัยได้

ความรุนแรงของการเกิดภัยพิบัติ

ก่อนหน้านี้ นักวิทยาศาสตร์จากทั่วโลกได้ออกมาคาดการณ์แล้วว่าพฤติกรรมของมนุษย์ที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) จะทำให้เกิดภัยพิบัติอย่างอุทกภัย ภัยแล้ง พายุ รวมทั้งภัยพิบัติอื่น ๆ เพิ่มมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามนักวิทยาศาสตร์ก็ไม่ได้คาดการณ์ว่าจะเกิดภัยพิบัติที่ “รุนแรงขนาดนี้”

องค์การอุตุนิยมวิทยาโลก (World Meteorological Organization- WMO) ของสหประชาชาติ (The United Nations - UN) ระบุว่า จำนวนภัยพิบัติทางธรรมชาติอย่างเช่น อุทกภัย หรือคลื่นความร้อน (Heat Wave) ซึ่งมาจากการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ (Climate Change) เพิ่มขึ้นถึง 5 เท่าในช่วง 50 ปีที่ผ่านมา ซึ่งส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตมากถึง 2 ล้านคน และมีมูลค่าความเสียหายสูงถึง 3.64 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ทาง WMO ได้ทำแบบสำรวจเหตุภัยพิบัติจำนวน 11,000 ครั้ง ซึ่งเกิดขึ้นระหว่างปี 2522-2562 โดยรวมเหตุการณ์อย่างเช่น ภัยแล้งที่ประเทศเอธิโอเปียซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตมากถึง 300,000 คน รวมถึง “เฮอริเคนแคทรีนา” เมื่อปี 2548 ซึ่งมีมูลค่าความเสียหายสูงถึง 1.64 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ เข้าไว้ด้วย

รายงานดังกล่าวของ WMO ยังแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มของจำนวนภัยพิบัติที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเมื่อช่วงทศวรรษที่ผ่านมา มีจำนวนภัยพิบัติซึ่งเกิดขึ้นมากกว่าช่วงทศวรรษปี 1970 มากถึง 5 เท่า และคาดว่าในอนาคตจะมีเหตุการณ์สภาพภูมิอากาศสุดขั้วเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากภาวะโลกร้อน





การบริหารความเสี่ยงภัย

จะเห็นได้ว่าภัยพิบัติไม่เพียงแต่จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโดยรวมและภาคการเงินสาธารณะเท่านั้น แต่ยังกระทบต่อการดำรงชีวิตของคนในสังคมอีกด้วย ภัยพิบัติครั้งใหญ่อาจทำให้ความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจทั้งหมดหยุดชะงัก ตลาดหุ้นตกต่ำ การเติบโตของ GDP ลดลง ความแข็งแกร่งทางการเงินของเศรษฐกิจอ่อนแอ และผลกระทบอื่น ๆ อีกมากมาย ดังนั้นจึงไม่ควรจะละเลยการจัดเตรียมบริหารการเงินให้เพียงพอเพื่อรับมือกับความสูญเสียที่จะเกิดขึ้นจากเหตุการณ์ภัยพิบัติ

ถึงแม้จะมีหลายวิธีในการป้องกันความสูญเสียหรืออย่างน้อยก็บรรเทาความสูญเสียทางการเงิน เช่น การหลีกเลี่ยงการสร้างที่อยู่อาศัยหรือโรงงานในพื้นที่เสี่ยงภัย หรือการลงทุนในมาตรการป้องกัน เช่น การสร้างอาคารที่ทนต่อพายุ การสร้างกำแพงป้องกันอุทกภัย การสร้างเขื่อน เป็นต้น แต่นอกจากมาตรการป้องกันทางกายภาพแล้ว ยังมีมาตรการป้องกันทางการเงินเพื่อลดความสูญเสียจากภัยพิบัติด้วย เครื่องมือที่สำคัญที่สุดอย่างหนึ่งก็คือ “การประกันภัย” ซึ่งเข้ามามีบทบาทสำคัญในการถ่ายโอนความเสี่ยงและช่วยเหลือเยียวยาความสูญเสียในส่วนที่เหลือได้

แต่ในความเป็นจริงแล้ว คนที่มองเห็นถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงภัยด้วยการทำประกันภัยนั้นมีสัดส่วนที่ค่อนข้างน้อยแม้แต่ในประเทศที่พัฒนาแล้วก็ตาม ดังเช่นในทวีปอเมริกาเหนือซึ่งเป็นภูมิภาคที่มีการพัฒนาสูง แต่ก็มีผู้ทำประกันภัยเพียง 44% ของมูลค่าความเสียหาย

จากภัยพิบัติทางธรรมชาติที่เกิดขึ้นในช่วงปี 2523-2560 สำหรับทวีปยุโรปในช่วงเวลาเดียวกัน มีการทำประกันภัยเพียง 29% ของความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง และในทวีปเอเชีย มีตัวเลขการทำประกันภัยต่ำกว่า 10% หรือกระทั่งในปี 2564 เหตุการณ์อุทกภัยที่เกิดขึ้นในหลายประเทศของยุโรปตะวันตกในเดือนกรกฎาคม โดยเฉพาะในประเทศเยอรมันนั้นสมาคมประกันวินาศภัยเยอรมัน (the German Insurance Association - GDV) ประเมินแล้วว่า มีเพียง 46% ของครัวเรือน ในประเทศที่มีประกันภัยที่ครอบคลุมอุทกภัย และฝนตกหนัก และ GDV ยังประเมินว่าค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์อุทกภัยนี้จะสูงถึง 5,000 ล้านยูโร หรือเหตุการณ์อุทกภัยในมณฑลเหอหนาน ประเทศจีน Fitch Rating มีการคาดการณ์ว่า ค่าสินไหมทดแทนจากเหตุการณ์อุทกภัยนี้ จะสูงเกิน 8,000 ล้านหยวน (1,230 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) หรือประมาณ 0.7% ของ



เบี้ยประกันวินาศภัยรวมของจีนในปี 2563 อย่างไรก็ตาม อัตราการทำประกันของมณฑลเหอหนานในแง่ของเบี้ยประกันวินาศภัยทั้งหมดต่อ GDP นั้นต่ำกว่าในเมืองใหญ่ ๆ เช่น ปักกิ่งหรือเซี่ยงไฮ้ เบี้ยประกันวินาศภัยของมณฑลเหอหนานอยู่ที่ 57.1 พันล้านหยวนในปี 2563 ซึ่งคิดเป็น 4.8% ของเบี้ยประกันวินาศภัยทั้งหมดของจีน และคิดเป็น 1% ของ GDP ของมณฑลเท่านั้น

ในช่วงปี 2563 ที่ผ่านมานั้นความสูญเสียโดยรวมจากภัยพิบัติทางธรรมชาติทั่วโลกมีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 2.1 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญมากกว่า 1.66 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2562 ตามการระบุของ Munich Re มีเหตุการณ์ภัยพิบัติเกิดขึ้น 980 เหตุการณ์ในปี 2563 เมื่อเทียบกับ 860 เหตุการณ์ในปี 2562 ค่าสินไหมทดแทนในปี 2563 มีมูลค่ารวม 82,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งสูงกว่า

ค่าสินไหมทดแทนในปี 2562 อยู่ที่ 57,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อย่างมีนัยสำคัญ ภัยพิบัติทางธรรมชาติในปี 2563 ทำให้มีผู้เสียชีวิต 8,200 คน ในขณะที่ปี 2562 มีผู้เสียชีวิต 9,435 คน

ภัยพิบัติทางธรรมชาติที่มีมูลค่าความเสียหายสูงสุด 3 อันดับแรกในปี 2563 จัดอันดับตามค่าสินไหมทดแทนที่ได้ทำประกันภัยไว้คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในสหรัฐอเมริกา ตามข้อมูลของ Munich Re พายุเฮอริเคนลอราที่เกิดขึ้นในเดือนสิงหาคม มีมูลค่าความเสียหายสูงสุดคือ 10,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อันดับสองคือ ไฟป่าในแคลิฟอร์เนีย 7,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อันดับสามคือ พายุรุนแรงในต้นเดือนสิงหาคม รวมถึงพายุฝนฟ้าคะนองรุนแรง (derecho) ที่เป็นอันตรายในไอดาโฮและอิลลินอยส์ 5,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ส่วนภัยพิบัติที่เลวร้ายที่สุดที่จัดอันดับตามจำนวนผู้เสียชีวิต คือ อุทกภัยในปากีสถานที่เกิดขึ้นตั้งแต่เดือนกรกฎาคมถึงตุลาคม ซึ่งทำให้มีผู้เสียชีวิตกว่า 400 ราย

เหตุการณ์สำคัญอื่น ๆ ในปี 2563 ซึ่งเป็นภัยพิบัติทางธรรมชาติที่มีค่าสินไหมทดแทนสูงที่สุดในปีนี้ จัดอันดับตามมูลค่าความเสียหายโดยรวม คือ เหตุการณ์อุทกภัยรุนแรงในจีนในช่วงมรสุมฤดูร้อน

ความสูญเสียโดยรวมจากอุทกภัยในครั้งนี้มีมูลค่าประมาณ 17,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่มีผู้ได้รับผลกระทบเพียง 2% เท่านั้นที่มีการทำประกันภัย

World Natural Catastrophe Losses, 2020

	The figures of the year 2020	The figures of the year 2019 (Losses in original values)
Number of events	980	860
Overall losses in US\$ m	210,000	166,000
Insured losses in US\$ m	82,000	57,000
Fatalities	8,200	9,435

Source: ©2021 Munich Re, NatCatSERVICE. As of January 2021.

Top Five World Costliest Natural Catastrophes
By Overall Losses, 2020

Date	Country/Region	Event	Fatalities	Overall losses US\$ m	Insured losses US\$ m
21.5 - 30.7	China	Flood	158	17,000	350
16.5 - 20.5	Thailand, Bangladesh, India, Sri Lanka	Cyclone Amphan	135	14,000	minor
26.8 - 28.8	United States	Hurricane Laura	33	13,000	10,000
Aug - Nov	United States	Wlidfires California	32	11,000	7,500
8.8 - 12.8	United States	Convective storm	4	6,800	5,000

Source: ©2021 Munich Re, Geo Risks Research, NatCatSERVICE.As of January 2021.

Top Five World Costliest Natural Catastrophes By Insured Losses, 2020

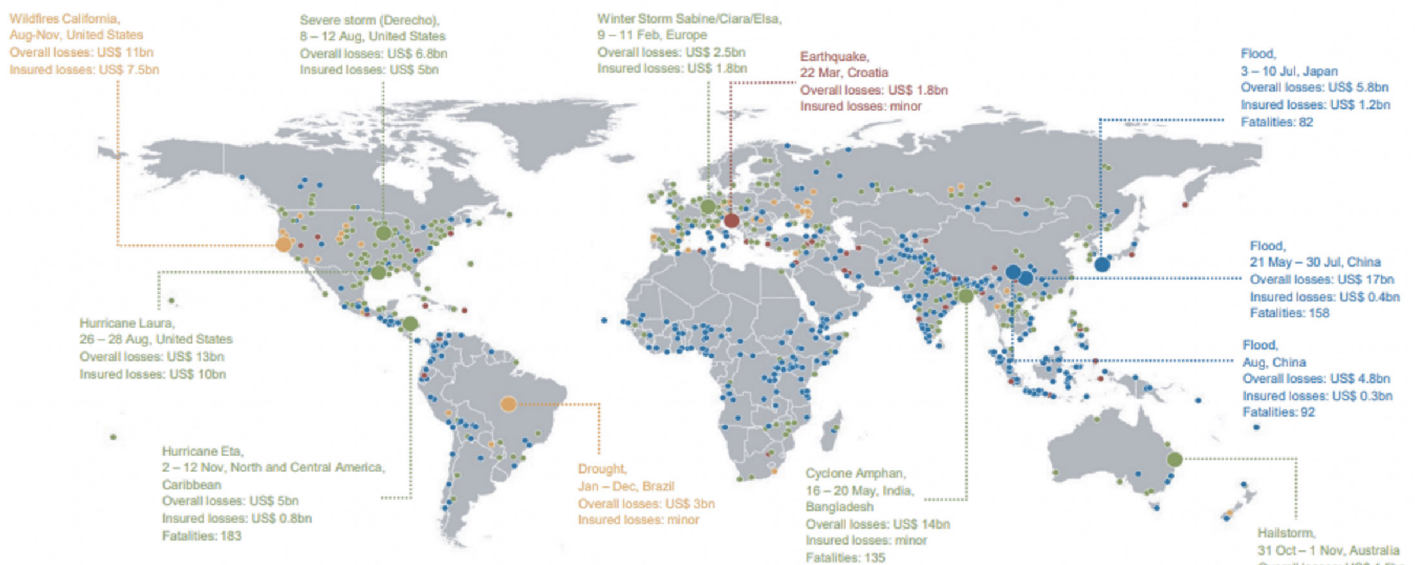
Date	Country/Region	Event	Fatalities	Overall losses US\$ m	Insured losses US\$ m
26.8 - 28.8	United States	Hurricane Laura	33	13,000	10,000
Aug - Nov	United States	Wildfires California	32	11,000	7,500
8.8 - 12.8	United States	Severe storm	4	6,800	5,000
30.7 - 5.8	North America, Caribbean	Hurricane Isaias	18	5,400	4,100
12.9 - 16.9	United States	Hurricane Sally	8	6,300	3,500

Source: ©2021 Munich Re, Geo Risks Research, NatCatSERVICE. As of January 2021.

NatCatSERVICE

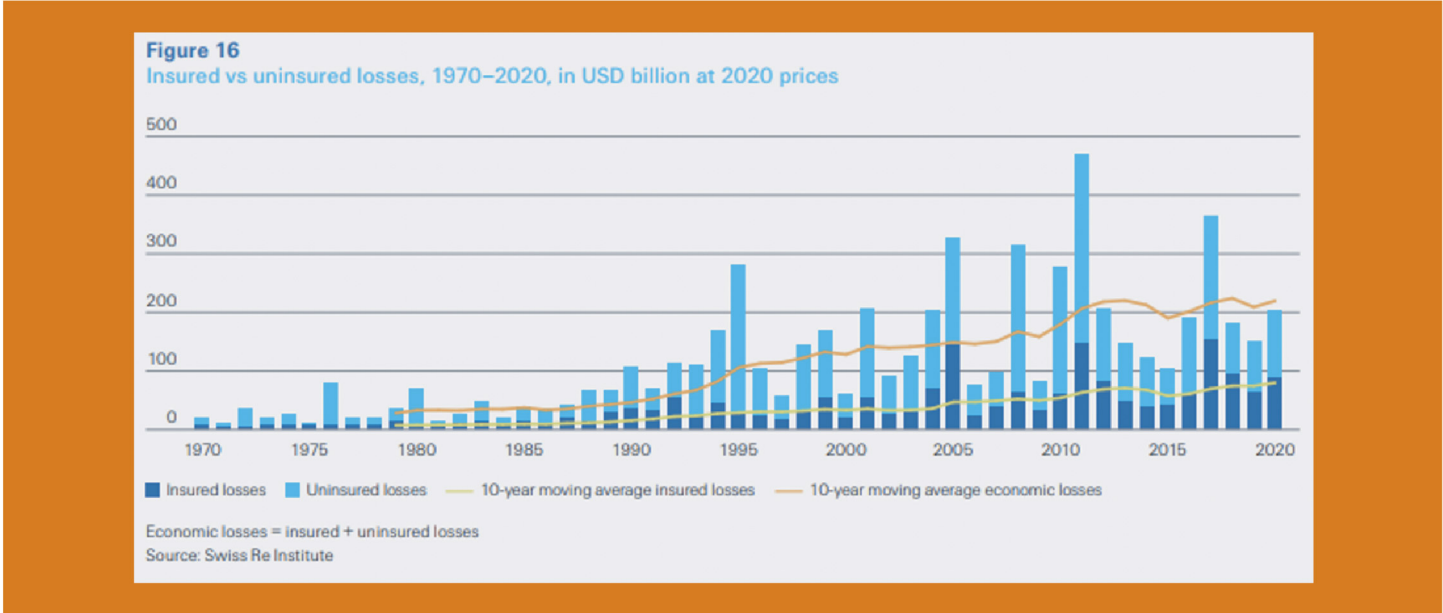
Natural disasters caused overall losses of US\$ 210bn Relevant natural catastrophe loss events worldwide 2020

Munich RE



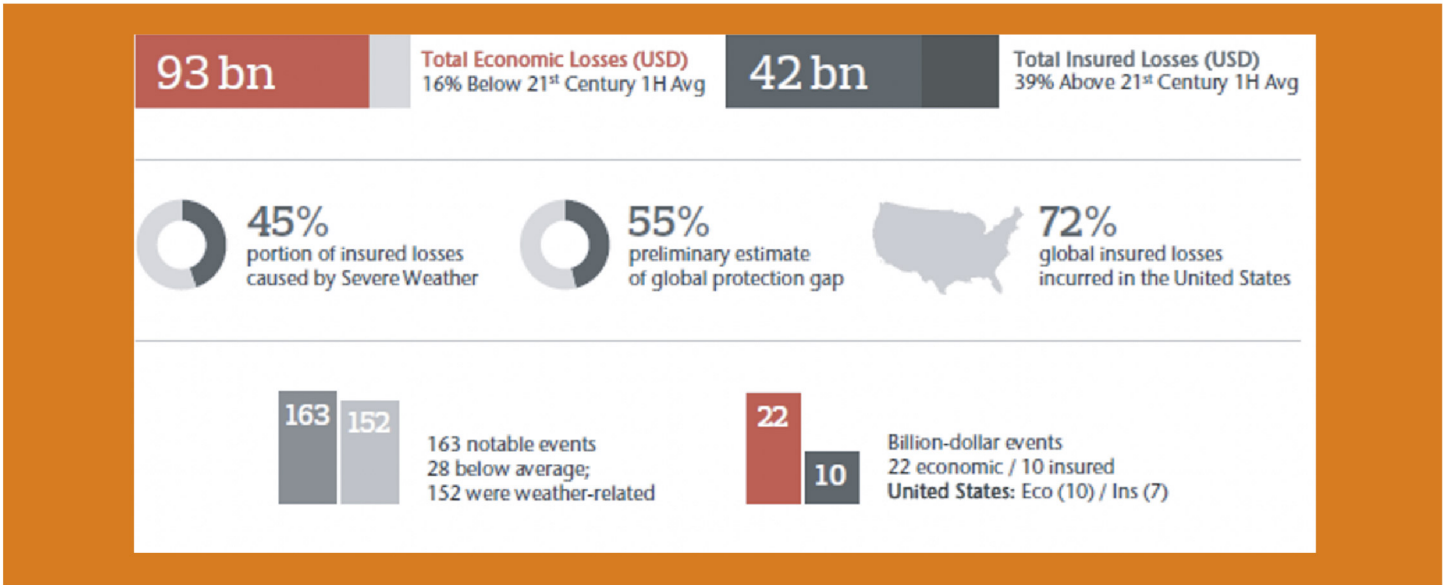
Source: 2021 Munich Re, NatCatSERVICE.2021.

ทั้งนี้ ในรายงานการศึกษาเรื่องภัยพิบัติทางธรรมชาติของ Swiss Re (Sigma no.1/2021) พบว่า โลกยังมีความแตกต่างระหว่างมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจกับค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยในปี 2563 มีช่องว่างความคุ้มครองประกันภัยทั่วโลก (Global Insurance Protection Gap) ประมาณ 113,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจาก 87,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2562 แต่ลดลงจากค่าเฉลี่ย 10 ปีที่ผ่านมาที่ 143,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ



Source: Sigma no.1/2021, Swiss Re Institute

ส่วนครึ่งปีแรกของปี 2564 รายงานการศึกษาของ Aon (Global Catastrophe Recap First Half of 2021) พบว่า ในครึ่งปีแรกของปี 2564 โลกยังมีความแตกต่างระหว่างมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจกับค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยทั่วโลก (Global Insurance Protection Gap) สูงถึง 55% หรือคิดเป็นมูลค่าประมาณ 51,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ



Source: Global Catastrophe Recap: First Half of 2021, Aon



ไทยกับการบริหารความเสี่ยง

สำหรับประเทศไทยนั้น ย้อนไปประมาณ 50 ปีที่แล้ว ไทยเกิดเหตุภัยพิบัติธรรมชาติที่มีผลกระทบรุนแรงประมาณ 50-60 เหตุการณ์ โดยเหตุการณ์ที่มีความสูญเสียด้านชีวิตที่รุนแรงที่สุด คือ เหตุการณ์สึนามิในปี 2547 ซึ่งมีผู้เสียชีวิตกว่า 8 พันคน ส่วนเหตุการณ์ที่มีมูลค่าความเสียหายสูงสุด คือ เหตุการณ์มหาอุทกภัยปี 2554 ซึ่งมีมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจจากการประเมินของธนาคารโลกสูงถึง 1.44 ล้านล้านบาท ในขณะที่การประกันภัยมีการจ่ายชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพียง 4 แสนล้านบาท หรือประมาณ 28% ของความเสียหายทั้งหมด

หลังเหตุการณ์มหาอุทกภัยปี 2554 ผู้ประกอบการและประชาชนกลับมีการทำประกันภัยโดยเฉพาะความเสี่ยงภัยทุกชนิด หรือประกันภัยทรัพย์สินลดลงอย่างมาก โดยปัจจุบันมีทุนประกันภัยทรัพย์สินเหลือในระบบไม่ถึง 1 ล้านล้านบาทต่อปี ลดลงไป 15-20 เท่า เมื่อเทียบกับช่วงก่อนอุทกภัยใหญ่ที่มีทุนประกันภัยสูงถึง 15-20 ล้านล้านบาท ทั้งนี้ สาเหตุที่ผู้ประกอบการทำประกันภัยทรัพย์สินน้อยลงเนื่องจากหลังเกิดอุทกภัยใหญ่ปี 2554 ทำให้ไทยจัดอยู่ในกลุ่มประเทศที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดภัยธรรมชาติส่งผลให้ราคาเบี้ย

ประกันภัยความเสี่ยงภัยทุกชนิดมีราคาสูงขึ้น และยังมีการแยกการประกันภัยธรรมชาติ เช่น อุทกภัย ลมพายุ และแผ่นดินไหวออกจากประกันภัยทรัพย์สินทั่วไป ทำให้ผู้ที่ต้องการความคุ้มครองภัยธรรมชาติต้องจ่ายเงินในการทำประกันภัยเพิ่มขึ้นทำให้บางรายไม่มีการซื้อ หรือหากซื้อก็เลือกความคุ้มครองไม่เต็มทุนประกันภัย เช่น คุ้มครองเพียง 10-20% ของมูลค่าสินทรัพย์ทำให้ที่เหลือผู้เอาประกันภัยก็ต้องเป็นผู้รับความเสี่ยงไว้เอง

ในทางตรงข้าม หลังเหตุการณ์มหาอุทกภัยปี 2554 ทำให้ภาครัฐตระหนักถึงความสำคัญของการสนับสนุนให้มีการทำประกันภัยเพิ่มมากขึ้น โดยรัฐได้เริ่มเข้ามามีบทบาทในการช่วยเหลือเกษตรกร โดยใช้การประกันภัยเป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการความเสี่ยงภัยธรรมชาติ ซึ่งจนถึงปัจจุบันการประกันภัยพืชผลได้ช่วยเหลือเกษตรกรในการชดเชยความเสียหายไปแล้วกว่า 12,000 ล้านบาท

หากไปดูตัวเลขสถิติการประกันภัยทั่วโลก ในปี 2563 ของ Swiss Re (sigma 3/2021) จะพบว่า ไทยมีการทำประกันภัยต่อประชากร (Insurance density) เพียง 139 ดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 4,350 บาทต่อคนเท่านั้น ขณะที่ทั่วโลกมีการทำประกันภัยต่อหัวเฉลี่ยถึง 449 ดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 14,000 บาทต่อคน และไทยมีสัดส่วนการทำประกันภัยต่อ GDP (Insurance penetration) เพียง 1.9% ขณะที่ทั่วโลกมีมูลค่าการทำประกันภัยสูงถึง 4.1% ของ GDP

จะเห็นได้ว่า คนไทยยังมีความตระหนักรู้ถึงความสำคัญของการบริหาร และถ่ายโอนความเสี่ยงภัยที่ค่อนข้างต่ำ ดังนั้นรัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรเข้ามามีบทบาทในการทำให้การประกันภัยเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวัน และเป็นเครื่องมือในการช่วยการบริหาร ความเสี่ยงและการวางแผนทางการเงินของประชาชนและภาคธุรกิจต่อไป



unสรุป

ในขณะที่ประเทศต่าง ๆ ยังคงมองหาแนวทางในการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจจากโรคระบาด COVID-19 ที่ยังยืนอยู่นั้น เมื่อเทียบกันแล้วผู้เชี่ยวชาญคาดว่า การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศจะยังคงเป็นภัยคุกคามระยะยาวที่ใหญ่ที่สุดต่อเศรษฐกิจโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเสี่ยงจากภัยพิบัติ เช่น อุทกภัยหรือไฟป่า ที่กำลังเพิ่มขึ้น ซึ่งเกิดจากการขยายตัวของเมือง ซึ่งมีผลให้ชุมชนและทรัพย์สินจะได้รับความเสียหายรุนแรงกว่าที่เคยเผชิญ ดังนั้นทุกฝ่ายควรต้องรีบทำความเข้าใจถึงความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นและตระหนักถึงความสำคัญของการทำประกันภัยเพื่อลดช่องว่างจากการสูญเสียเพิ่มมากขึ้น การประกันภัยทั้งจากภาคเอกชนหรือในรูปแบบของความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนจะช่วยให้สถานะทางการเงินมีความยืดหยุ่นมากขึ้น กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ การประกันภัยช่วยเพิ่มความสามารถในการกลับสู่ชีวิตปกติได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

เอกสารอ้างอิง:

- Aon, 2021. Global Catastrophe Recap: First Half of 2021.
- Asian Disaster Preparedness Center - ADPC, 2020. Disaster Risk Reduction in Thailand.
- Asia Insurance Review, Global: Non-life premiums expected to exceed US\$7tn in 2022 for the first time - Swiss Re [Online]. 2021. Available from: www.asiainsurancereview.com/News/View-NewsLetter-Article/id/77901/Type/eDaily/Global-Non-life-premiums-expected-to-exceed-US-7tn-in-2022-for-the-first-time-Swiss-Re/1/sid/242521?utm_source=News&utm_medium=Email&utm_campaign=AIR_eDaily [2021, September 15]
- Center for Disaster Philanthropy, 2021 International Wildfires [Online]. 2021. Available from: <https://disasterphilanthropy.org/disaster/2021-international-wildfires/> [2021, September 15]
- Insurance Information Institute, Facts + Statistics: Global catastrophes - 2020 natural catastrophes [Online]. 2021. Available from: www.iii.org/fact-statistic/facts-statistics-global-catastrophes [2021, September 15]
- Moses Ojeisekhoba, Securing our prosperity in a climate resilient world [Online]. 2021. Available from: https://www.swissre.com/risk-knowledge/risk-perspectives-blog/securing-prosperity-in-a-climate-resilient-world.html?utm_campaign=natcat2021&utm_medium=socialmedia&utm_source=twitter&utm_content=organic&utm_term=resilient [2021, September 15]
- Munich Re, Record hurricane season and major wildfires - The natural disaster figures for 2020 [Online]. 2021. Available from: www.munichre.com/en/company/media-relations/media-information-and-corporate-news/media-information/2021/2020-natural-disasters-balance.html [2021, September 15]
- Munich Re, Very high losses from thunderstorms - The natural disaster figures for the first half of 2020 [Online]. 2021. Available from: www.munichre.com/en/company/media-relations/media-information-and-corporate-news/media-information/2020/natural-disaster-figures-first-half-2020.html [2021, September 15]
- Munich Re, 2021 hurricane season - Likely to see more storms than the long-term average [Online]. 2021. Available from: www.munichre.com/topics-online/en/climate-change-and-natural-disasters/natural-disasters/storms/hurricane-outlook-2021.html [2021, September 15]
- Richard Davie. FloodList, Only 46 Percent of German Households Have Flood Insurance [Online]. 2021. Available from: <https://floodlist.com/europe/only-46-percent-of-german-households-have-flood-insurance> [2021, September 15]
- Shubhangi Goel. CNBC, China's extreme weather deals a big blow to insurance companies [Online]. 2021. Available from: <https://www.cnbc.com/2021/08/19/china-floods-weather-disasters-hurt-insurance-industry-sp-and-fitch.html> [2021, September 15]
- Swiss Re, 2021. sigma 1/2021 - Natural catastrophes in 2020: secondary perils in the spotlight, but don't forget primary-peril risks.
- Swiss Re, 2021. sigma 3/2021 - World insurance: the recovery gains pace.
- The Guardian, Number of missing in Japan landslide climbs to more than 100 [Online]. 2021. Available from: <https://www.theguardian.com/world/2021/jul/05/number-of-missing-in-japan-landslide-climbs-to-more-than-100-atami-mudslide> [2021, September 15]
- The Guardian, Million urged to seek shelter as floods and landslides hit Japan [Online]. 2021. Available from: www.theguardian.com/world/2021/aug/14/million-urged-to-seek-shelter-as-floods-and-landslides-hit-japan [2021, September 15]
- Vasudeva Sakshi, Catastrophic risk and insurance [Online]. 2009. Available from: <https://www.cairn.info/revue-management-et-avenir-2009-7-page-225.htm#:~:text=Catastrophic%20risk%20is%20one%20where,to%20the%20occurrence%20of%20peril.&text=economy%20at%20halt.%,Therefore%2C%20no%20economy%20should%20ever%20dare%20to%20ignore%20making%20sufficient,of%20after%20effects%20of%20catastrophes.> [2021, September 15]
- Wikipedia, 2011 Thailand floods [ออนไลน์]. 2560.แหล่งที่มา: https://en.wikipedia.org/wiki/2011_Thailand_floods [15 กันยายน 2564]
- Wikipedia, 2021 European floods [ออนไลน์]. 2564. แหล่งที่มา: en.wikipedia.org/wiki/2021_European_floods [15 กันยายน 2564]
- Wikipedia, Wildfires in 2021 [ออนไลน์]. 2564. แหล่งที่มา: en.wikipedia.org/wiki/Wildfires_in_2021 [15 กันยายน 2564]
- Praornpit Katchwattana. ระดมสมองรับมือ 'ภัยพิบัติซ้ำซ้อน' เมื่อไทยเสี่ยงเกิด 'น้ำท่วมในยุคโควิด' ปลายปี 2564 [ออนไลน์]. 2564. แหล่งที่มา: www.salika.co/2021/08/04/how-to-deal-compound-hazard-in-thailand/ [15 กันยายน 2564]
- กรุงเทพธุรกิจ, ปี 2564 ประเทศไทยเตรียมรับมือ 'น้ำท่วม' พร้อมจับตาพื้นที่เสี่ยง [ออนไลน์]. 2564 แหล่งที่มา: www.bangkokbiznews.com/news/938095 [15 กันยายน 2564]
- กรุงเทพธุรกิจ, ส.ว.นักภัย เผยโรงงานเหมือง ทำประกันความเสี่ยง ทุนหาย 20 เท่า [ออนไลน์]. 2564. แหล่งที่มา: www.bangkokbiznews.com/news/958097 [15 กันยายน 2564]
- พิชา รักษอด, ผู้ก่อมลพิษต้องจ่าย หมิงตี้เคมีคอลต้องจ่ายเท่าไร !! [ออนไลน์]. 2564. แหล่งที่มา: <https://www.greenpeace.org/thailand/story/20297/ming-dih-chemical-the-polluter-has-to-pay/> [15 กันยายน 2564]
- สำนักข่าวสร้างสุข, สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ, สสส.และภาคีฯ พร้อมรับมือภัยน้ำท่วม ยุคโควิด-19 [ออนไลน์]. 2564. แหล่งที่มา: www.thaihealth.or.th/Content/55038-สสส.และภาคีฯ%20พร้อมรับมือภัยน้ำท่วม%20ยุคโควิด-19.html [15 กันยายน 2564]
- สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 16 สิงหาคม 2564 ภัยธรรมชาติรุนแรงทั่วโลก สัญญาณผลกระทบโลกร้อน. [ออนไลน์]. 2564. แหล่งที่มา: <https://www.onep.go.th/16-สิงหาคม-2564-ภัยธรรมชาติรุนแรง/> [15 กันยายน 2564]

แหล่งที่มาภาพ:

- <https://www.aa.com.tr/en/asia-pacific/death-toll-from-indonesia-earthquake-climbs-to-84/2114232>
- <https://www.themoscowtimes.com/2021/01/01/russia-in-2021-as-climate-crisis-rages-scientists-fear-the-worst-is-yet-to-come-a72390>
- <https://www.bbc.com/news/world-asia-57704967>
- <https://floodlist.com/europe/germany-floods-july-2021-update>
- <https://www.reuters.com/world/china/chinas-flood-hit-henan-get-nearly-300-million-emergency-aid-donations-2021-07-21/>
- <https://www.dailysabah.com/turkey/turkey-marks-10th-day-of-forest-fires-with-hopes-of-recovery/news>
- <https://www.reuters.com/world/us/gulf-coast-ports-close-loop-halts-oil-deliveries-ahead-hurricane-ida-2021-08-29/>
- <https://www.taipeitimes.com/News/front/archives/2021/07/06/2003760366>
- <https://www.theatlantic.com/photo/2014/12/ten-years-since-the-2004-indian-ocean-tsunami/100878/>
- https://en.wikipedia.org/wiki/2011_Thailand_floods
- <https://www.freepik.com/>





คาดการณ์เบี้ยประกันภัย ปี 2564 และแนวโน้มธุรกิจประกันวินาศภัย ปี 2565



โดย Thai Re Knowledge Center

ธุรกิจประกันวินาศภัยไทยต้องประสบกับความท้าทายแบบที่ไม่เคยปรากฏมาก่อนตลอดระยะเวลากว่า 1 ปีครั้งที่เกิดการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ซึ่งถือเป็นความเสี่ยงอุบัติใหม่ที่เข้ามาพลิกผันการประกอบธุรกิจและชีวิตความเป็นอยู่ รวมถึงระบบเศรษฐกิจ สังคม และสาธารณสุขทั่วโลก COVID-19 จะส่งผลกระทบต่อเบี้ยประกันภัยในปี 2564 มากน้อยเพียงไร แนวโน้มของธุรกิจประกันวินาศภัยในปี 2565 จะสดใสแค่ไหน ติดตามอ่านได้ในบทความนี้

ภาพรวมเศรษฐกิจไทย ปี 2564

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ระลอกล่าสุดตั้งแต่ปลายเดือนมีนาคมที่ผ่านมา ซึ่งมีความรุนแรงและยืดเยื้อมาจนถึงปัจจุบัน ได้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยอย่างรุนแรง และส่งผลทำให้หน่วยงานทางเศรษฐกิจและสำนักวิจัยเศรษฐกิจหลายแห่งได้ปรับลดประมาณการการเติบโตของเศรษฐกิจไทยในปี 2564 มาอยู่ที่ 0.5% - 2.2%

การแพร่ระบาดของ COVID-19 ได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจหลายภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นการบริโภคของภาคประชาชนที่หดตัวลงจากข้อจำกัดในเรื่องของการเดินทางออกไปจับจ่ายใช้สอยและการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และภาคการท่องเที่ยวที่ถือเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญของไทยซึ่งยังคงมีแนวโน้มที่จะฟื้นตัวล่าช้ากว่าที่คาดการณ์ไว้ โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม

แห่งชาติ (สศช.) ประมาณการว่า จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะเดินทางมาประเทศไทยจะอยู่ที่ 1.5 แสนคน ลดลงจาก 6.7 ล้านคน ในปี 2563 นอกจากนี้แล้ว การลงทุนภาครัฐก็มีการขยายตัวช้ากว่าที่คาดการณ์ไว้ด้วยเช่นกัน

ภาครัฐได้ออกมาตรการทางการเงินและการคลังต่าง ๆ รวมถึง พ.ร.ก. เงินกู้ และเงินกู้เพิ่มเติม เพื่อแก้ไขปัญหา เยียวยา และฟื้นฟูเศรษฐกิจ และสังคมจากผลกระทบของ COVID-19 นอกจากนี้ การฟื้นตัวของเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าสำคัญของไทยและปริมาณการค้าโลกซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นดีกว่าที่ สศช. ได้คาดการณ์ไว้ ทำให้การส่งออกมีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น นับเป็นปัจจัยบวกที่ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจได้โดย สศช. คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจไทยในปี 2564 จะขยายตัว 0.7%-1.2% โดยมีรายละเอียดดังนี้



- การใช้จ่ายเพื่อการอุปโภค-บริโภคภาคเอกชนจะขยายตัว 1.1%
- การใช้จ่ายเพื่อการอุปโภคภาครัฐบาลจะขยายตัว 4.3%
- การลงทุนภาคเอกชนและการลงทุนภาครัฐจะขยายตัว 4.7% และ 8.7% ตามลำดับ

- มูลค่าการส่งออกสินค้าของไทยจะขยายตัว 16.3% และปริมาณการส่งออกจะขยายตัว 13.3% อย่างไรก็ตามการส่งออกบริการจะขยายตัวอยู่ในระดับต่ำ ทำให้เมื่อรวมปริมาณการส่งออกสินค้าและบริการแล้ว อัตราการขยายตัวรวมจะอยู่ที่ 9.6%

ประมาณการเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง ปี 2564



ประกันภัยรถยนต์
147,124 - 148,588 ล้านบาท
(0.5% - 1.5%)



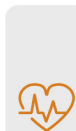
ประกันอัคคีภัย
10,323 - 10,626 ล้านบาท
(2.0% - 5.0%)



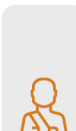
ประกันภัยทางทะเลและขนส่ง
6,131 - 6,342 ล้านบาท
(16.0% - 20.0%)



ประกันภัยการเดินทาง
813 - 847 ล้านบาท
(-2.0% - 2.0%)



ประกันภัยสุขภาพ
ไม่รวมประกันภัย COVID-19
14,330 - 14,861 ล้านบาท
(8.0% - 12.0%)



ประกันภัยอุบัติเหตุ
ไม่รวมประกันภัย COVID-19
31,104 - 31,714 ล้านบาท
(2.0% - 4.0%)



ประกันภัยความเสี่ยงภัยทุกชนิด
25,672 - 26,420 ล้านบาท
(3.0% - 6.0%)



ภาพรวม
261,942 - 266,628 ล้านบาท
(3.0% - 4.8%)

รวมประกันภัย COVID-19
18,793 - 19,324 ล้านบาท
(10.9% - 14.0%)

รวมประกันภัย COVID-19
32,643 - 33,253 ล้านบาท
(5.4% - 7.3%)

ธุรกิจประกันวินาศภัยในปี 2563 มูลค่าเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง 254,376 ล้านบาท เติบโต 3.9% จากปีก่อนหน้า โดยหลักมีสาเหตุมาจากการเพิ่มขึ้นของยอดขายประกันภัยสุขภาพโดยเฉพาะประกันภัย COVID-19 เนื่องจากประชาชนมีความตระหนักถึงความสำคัญของประกันภัยสุขภาพเนื่องมาจากการเกิดโรคอุบัติใหม่เพิ่มมากขึ้น

สำหรับในปี 2564 นั้น สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยยังคงมีความรุนแรง การระบาดระลอกใหม่ตั้งแต่ปลายเดือนมีนาคมที่ผ่านมา เนื่องมาจากคลัสเตอร์ทองหล่อซึ่งทำให้เกิดการแพร่ระบาดทั่วทุกภูมิภาค ส่งผลทำให้เบี้ยประกันภัย COVID-19 มีการเติบโตอย่างมีนัยสำคัญ

รัฐบาลในหลากหลายประเทศรวมถึงประเทศไทยได้เร่งฉีดวัคซีนให้กับประชาชนให้ได้ตามเป้าหมาย เพื่อให้ประชาชนสามารถกลับมาใช้ชีวิตได้ตามปกติ และดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้ภายใต้มาตรการ Universal Prevention (การป้องกันการติดเชื้อแบบครอบจักรวาล)

ด้วยปัจจัยดังที่ได้กล่าวมาทั้งหมด ไทยจึงได้คาดการณ์ว่าภาพรวมของธุรกิจประกันวินาศภัยในปี 2564 จะยังคงมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราการเติบโตอยู่ที่ประมาณ 3.0% - 4.8% หรือคิดเป็นเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง 261,942 - 266,628 ล้านบาท



ประกันภัยรถยนต์

เบี้ยประกันภัยรับตรง
147,124 - 148,588 ล้านบาท

อัตราการเปลี่ยนแปลง
0.5% - 1.5%

รถยนต์ไฟฟ้าได้รับความนิยมมากขึ้น รวมถึงรถยนต์รุ่นใหม่ ๆ ที่มีการใช้เทคโนโลยีใหม่มาเพิ่มประสิทธิภาพมากขึ้น ส่งผลให้ราคาประกันภัยสูงขึ้น เบี้ยประกันภัยจึงปรับเพิ่มตามไปด้วย

การแข่งขันในธุรกิจประกันวินาศภัยมีแนวโน้มสูงขึ้น บริษัทประกันภัยจึงอาจนำกลยุทธ์ด้านราคามาใช้เพื่อการแข่งขันมากขึ้น

สถานการณ์การแพร่ระบาด COVID-19 ที่ยังคงยืดเยื้ออย่างต่อเนื่อง ส่งผลทำให้กำลังซื้อชะลอตัวลง โดยยอดขายรถยนต์ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2564 อยู่ที่ 373,191 คัน ขยายตัว 13.6% อัตราการเติบโตดังกล่าวเป็นผลมาจากฐานยอดขายในปี 2563 ซึ่งอยู่ในระดับต่ำ

ศูนย์วิเคราะห์เศรษฐกิจทีทีบี (ttb analytics) คาดการณ์ว่ายอดขายรถยนต์ในประเทศในปี 2564 จะอยู่ที่ 7.35 แสนคัน ลดลง 7.1% จากปีก่อน อย่างไรก็ตาม รถยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับความนิยมมากขึ้น รวมถึงรถยนต์รุ่นใหม่ ๆ ที่มีการใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้รถยนต์มีราคาสูงขึ้น และเป็นปัจจัยที่จะส่งผลทำให้มูลค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์มีแนวโน้มที่จะเติบโต อย่างไรก็ตาม ปัจจัยเชิงลบด้านการแข่งขัน



ก็มีแนวโน้มที่จะรุนแรงขึ้นเนื่องจากอัตราสินไหมทดแทนในระยะสั้นมีการปรับตัวลดลง บริษัทประกันภัยต่าง ๆ จึงอาจนำกลยุทธ์ทางราคา มาใช้แข่งขันเพื่อช่วงชิงเบี้ยประกันภัยและส่วนแบ่งทางการตลาด ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเชิงลบต่อการเติบโตของธุรกิจประกันภัยรถยนต์ได้ ไทยรี คาคการณว่า เบี้ยประกันภัยรถยนต์โดยรวมในปี 2564 จะเติบโตประมาณ 0.5% - 1.5%



ประกันอัคคีภัย

ในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา ยอดโอนกรรมสิทธิ์ที่อยู่อาศัยทั่วประเทศ มีจำนวนทั้งสิ้น 120,023 หน่วย คิดเป็นมูลค่า 377,250 ล้านบาท จำนวนหน่วยลดลง 28.8% ในขณะที่มูลค่าลดลง 10.7% เมื่อเทียบกับ ช่วงเดียวกันของปีก่อน นอกจากนี้แล้วยอดขายที่อยู่อาศัยจากการสำรวจใน 27 จังหวัดสำคัญของศูนย์ข้อมูลสังหาริมทรัพย์ ธนาคาร อาคารสงเคราะห์ ก็ลดลงเช่นเดียวกัน โดยที่อยู่อาศัยใหม่ที่ขายได้มีจำนวน 45,895 หน่วย มูลค่า 195,803 ล้านบาท ลดลง 14.3% และ 14.7% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนตามลำดับ

ด้วยสถานการณ์แพร่ระบาดของโรค COVID-19 ซึ่งส่งผลกระทบ ทำให้ยอดขายที่อยู่อาศัยลดลง ผู้พัฒนาสังหาริมทรัพย์จึงต้องปรับตัว โดยการปรับรูปแบบการขายและการบริการให้ตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าที่เปลี่ยนไปในยุค COVID-19 อาทิ การเปิดให้ชมโครงการผ่าน VDO Call หรือ Virtual Tour การเปิดจองออนไลน์ และการให้คำปรึกษาและช่วยเหลือด้านการขอสินเชื่อผ่าน VDO Call

ความต้องการของผู้บริโภคที่ต้องการบ้านอยู่อาศัยที่มีพื้นที่หรือความเป็นส่วนตัวเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้โครงการที่อยู่อาศัยแนวราบโดยเฉพาะ บ้านเดี่ยวที่มีราคาสูงมีการเติบโตอย่างมาก ดังจะเห็นได้จากยอดขายที่อยู่อาศัยใหม่ในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลในช่วงครึ่งปีแรกของ ปี 2564 ซึ่งพบว่า “บ้านเดี่ยว” มียอดขาย 62,700 ล้านบาท เติบโตถึง 36% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน โดยบ้านระดับราคา ตั้งแต่ 10 ล้านบาทขึ้นไปมีอัตราการขายที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้แล้ว อัตราดอกเบี้ยที่อยู่ในระดับต่ำตั้งแต่ปี 2563 ส่งผลทำให้สินเชื่อปล่อยใหม่เพื่อที่อยู่อาศัยมีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และใน ไตรมาส 2 ของปีนี้ การรีไฟแนนซ์ที่อยู่อาศัยของภาคครัวเรือนมีการเพิ่มขึ้นทั้งจำนวนบัญชีสินเชื่อและมูลค่าสินเชื่อในอัตรา 14.4% และ 16.5% ตามลำดับ เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตาม ด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดระลอกล่าสุด ศูนย์ข้อมูลสังหาริมทรัพย์จึง คาดการณ์ว่า ภาพรวมสินเชื่อที่อยู่อาศัยปล่อยใหม่ในปี 2564 จะมีมูลค่า 586,040 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 4.3% สำหรับมูลค่าสินเชื่อที่อยู่อาศัย บุคคลคงค้างทั่วประเทศปี 2564 จะมีมูลค่า 4,523,597 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6.1%

ด้วยเหตุนี้ ไทยรีจึงคาดการณ์ว่า เบี้ยประกันภัยอัคคีภัยโดยรวมในปี 2564 จะเติบโต 2.0% - 5.0%



ประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ

การกลับมาระบาดของ COVID-19 ส่งผลทำให้ประกันภัย COVID-19 กลับมาได้รับความนิยมเป็นอย่างมากอีกครั้งหนึ่งทั้งการต่ออายุและการซื้อประกันภัยใหม่เป็นครั้งแรก โดยบริษัทประกันภัยได้มีการปรับ ความคุ้มครองให้เหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ เช่น ความคุ้มครอง ค่ารักษาพยาบาลและเงินชดเชย และความคุ้มครองการแพ้วัดขึ้น COVID-19

นอกเหนือจากประกันภัย COVID-19 แล้ว บริษัทประกันภัยยังได้มีการพัฒนาผลิตภัณฑ์และการให้บริการรูปแบบใหม่ ๆ เพื่อตอบโจทย์ ผู้บริโภคเฉพาะกลุ่ม และตอบสนองต่อแนวโน้มการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ค่ารักษาพยาบาลที่เพิ่มสูงขึ้น การตระหนักถึงความสำคัญด้านสุขภาพ และการนำเบี้ยประกันสุขภาพไปใช้ลดหย่อนภาษีด้วย อาทิ ประกันภัย สุขภาพแบบเหมาจ่าย ประกันสุขภาพสำหรับกลุ่มผู้มีรายได้สูง



กลุ่มผู้สูงอายุ กลุ่มเด็ก ประกันภัยโรคร้ายแรง และประกันภัยสุขภาพเฉพาะโรคที่ตอบโจทย์ด้านความเสี่ยงจากการใช้ชีวิตและการทำงาน เช่น ประกันภัย Office Syndrome (โรคที่เกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงจากการนั่งทำงานไม่เหมาะสม เช่น นั่งนาน นั่งผิดท่า โต๊ะเก้าอี้ไม่เหมาะสม และ ประกันภัย Mobile Syndrome (โรคที่เกิดจากการใช้สมาร์ทโฟนหรืออุปกรณ์ดิจิทัลเป็นเวลานาน) เป็นต้น

บริษัทประกันภัยได้ใช้ช่องทางออนไลน์เป็นช่องทางการขายสำคัญที่ช่วยให้การซื้อประกันภัยมีความง่าย สะดวก รวดเร็ว และตอบโจทย์ลูกค้าได้มากขึ้น นอกจากนี้แล้ว ช่องทางออนไลน์ยังถูกนำมาใช้ในการเรียกร้องคำสินไหมทดแทนเพิ่มมากขึ้นด้วย

ด้วยปัจจัยทั้งหมดดังที่ได้กล่าวมา ไทยรัจจึงได้คาดการณ์ว่า ประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพจะมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยประกันอุบัติเหตุ ซึ่งได้รวมความคุ้มครอง COVID-19 จะมีอัตราการเติบโต 5.4% - 7.3% ในขณะที่ประกันภัยสุขภาพซึ่งรวมความคุ้มครอง COVID-19 คาดว่าจะเติบโตถึง 10.9% - 14.0% อย่างไรก็ตาม หากไม่นับรวมประกันภัย COVID-19 แล้วคาดว่า ประกันภัยอุบัติเหตุและประกันภัยสุขภาพจะมีอัตราการเติบโต 2.0% - 4.0% และ 8.0% - 12.0% ตามลำดับ



ประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

การฟื้นตัวของเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย และปริมาณการค้าโลกที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ไตรมาสแรกของปี 2564 ส่งผลให้การส่งออกสินค้าไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งสหรัฐอเมริกา ยุโรป โซน สหราชอาณาจักร ออสเตรเลีย จีน และประเทศในกลุ่มอุตสาหกรรมใหม่ ซึ่งมีมูลค่าการส่งออกรวมแล้วคิดเป็น 64.0% ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด มีแนวโน้มฟื้นตัวตามไปด้วย

ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2564 มูลค่าการส่งออกสินค้าขยายตัว 19.0% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ สศช. ได้คาดการณ์ว่ามูลค่าการส่งออกสินค้าของไทยทั้งปี 2564 น่าจะขยายตัวได้ถึง 16.3% และปริมาณการส่งออกจะขยายตัว 13.3% ดังนั้นไทยรัจจึงคาดการณ์ว่าในปี 2564 นี้ เบี้ยประกันภัยการขนส่งทางทะเลจะเติบโต 16.0% - 20.0%

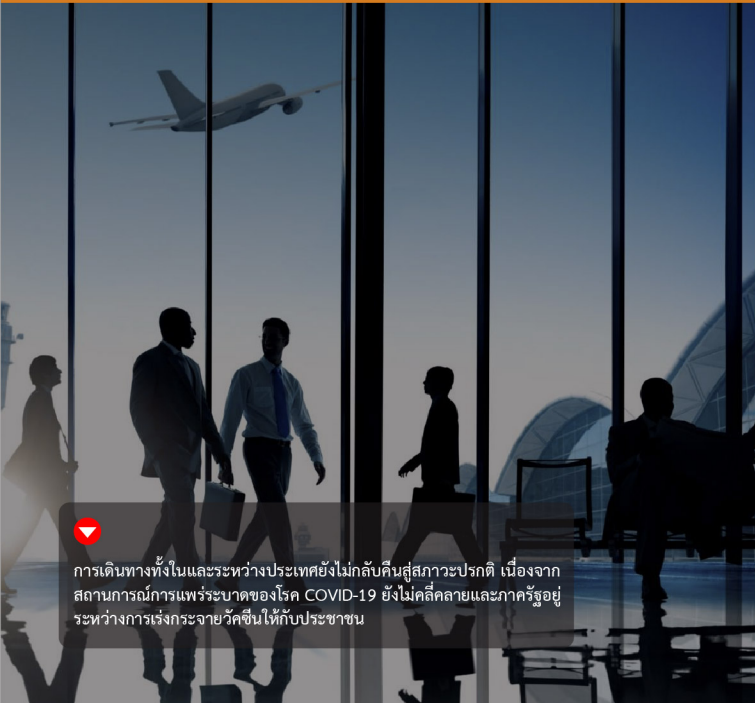




ประกันภัยการเดินทาง

เบี้ยประกันภัยรับตรง
813 - 847 ล้านบาท

อัตราการเปลี่ยนแปลง
-2.0% - 2.0%



การเดินทางทั้งในและระหว่างประเทศยังไม่กลับคืนสู่สภาวะปกติ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ยังไม่คลี่คลายและภาครัฐอยู่ระหว่างการเร่งกระจายวัคซีนให้กับประชาชน

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ตั้งแต่ต้นปี 2563 ที่ผ่านมา ส่งผลทำให้เบี้ยประกันภัยการเดินทางในปี 2563 ลดลงเป็นอย่างมาก สำหรับในปี 2564 นั้น สถานการณ์การระบาดของ COVID-19 ยังคงมีความรุนแรงอย่างต่อเนื่อง จำนวนผู้ติดเชื้อยังคงอยู่ในระดับที่สูง และมาตรการควบคุมการเดินทางเพื่อควบคุมการติดเชื้อของภาครัฐที่มีความเข้มงวด ได้ส่งผลทำให้การเดินทางทั้งในและระหว่างประเทศยังมีข้อจำกัด

สถิติจำนวนผู้โดยสารจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในช่วง 7 เดือนของปี 2564 มีจำนวนเพียง 8.65 ล้านคน เมื่อเทียบกับ 30.46 ล้านคน ในช่วงเดียวกันของปีก่อนหรือมีอัตราการลดลง 71.6% ทั้งนี้ การเดินทางไปต่างประเทศลดลงถึง 96.4% ในขณะที่ผู้โดยสารในประเทศลดลง 47.0%

ไทยริคาดการณ์ว่า การเดินทางทั้งในและระหว่างประเทศในปี 2564 จะยังไม่กลับคืนสู่สภาวะปกติ เนื่องจากสถานการณ์การระบาดยังไม่คลี่คลายและภาครัฐยังอยู่ระหว่างการเร่งกระจายวัคซีนให้กับประชาชน เบี้ยประกันภัยการเดินทางจึงยังมีแนวโน้มทรงตัวเมื่อเทียบกับปี 2563 โดยมีการเปลี่ยนแปลง -2.0% - 2.0%



ประกันภัยความเสียหายภัยทุกชนิด (IAR)

การหดตัวของ Reinsurance Capacity ในตลาดโลกตั้งแต่ปลายปี 2562 เนื่องมาจากภัยธรรมชาติที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งและรุนแรง รวมถึงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ตั้งแต่ปี 2563 ส่งผลให้ตลาดประกันภัยและประกันภัยต่อเข้าสู่ภาวะ Hard Market อย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้แล้ว การเกิดความเสียหายจากเพลิงไหม้ขนาดใหญ่บ่อยครั้งในประเทศไทยนับตั้งแต่ช่วงต้นปีที่ผ่านมา ส่งผลให้อัตราเบี้ยประกันภัยความเสียหายทุกชนิดปรับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องรวมทั้งมีการปรับเงื่อนไขการรับประกันภัยที่มีความเข้มงวดมากขึ้น

เนื่องจากประกันภัยเป็นหนึ่งในกลไกสำคัญที่ช่วยบริหารความเสี่ยงให้กับภาคธุรกิจและภาคอุตสาหกรรม ประกันภัยความเสียหายทุกชนิดจึงเป็นที่ต้องการในระดับสูง โดยไทยริคาดการณ์ว่า ประกันภัยความเสียหายทุกชนิดในปี 2564 จะเติบโต 3.0% - 6.0%

เบี้ยประกันภัยรับตรง
25,672 - 26,420 ล้านบาท

อัตราการเปลี่ยนแปลง
3.0% - 6.0%



การเข้าสู่ภาวะ Hard market ของตลาดประกันภัยต่อและการเกิดความเสียหายจากเพลิงไหม้ขนาดใหญ่บ่อยครั้งนับตั้งแต่ช่วงต้นปีที่ผ่านมา ส่งผลให้อัตราเบี้ยประกันภัยความเสียหายทุกชนิดและประกันภัยทรัพย์สินปรับสูงขึ้น



แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2565

ในปี 2564 ที่ผ่านมา รัฐบาลในหลายประเทศทั่วโลกได้เร่งฉีดวัคซีนให้กับประชาชนเพื่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจซึ่งจะช่วยให้เศรษฐกิจฟื้นตัวเติบโต และเดินหน้าต่อไปได้ โดยประเทศที่มีอัตราการฉีดวัคซีนครบโดสต่อจำนวนประชากรในประเทศเกินกว่า 50% แล้ว ได้แก่ จีน สหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น เยอรมนี ตุรกี และสหราชอาณาจักร เป็นต้น สำหรับประเทศไทยนั้น มีอัตราการฉีดวัคซีนครบโดสแล้วอยู่ที่ 25.5% ของจำนวนประชากรทั้งหมด

สำหรับเศรษฐกิจไทยในปี 2565 นั้น หน่วยงานทางเศรษฐกิจและสำนักวิจัยเศรษฐกิจหลายแห่งประมาณการว่า เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มที่จะขยายตัวได้สูงกว่าปี 2564 โดยจะอยู่ในช่วง 3.0%-6.1% (Krungsri Research 3.0% ธนาคารแห่งประเทศไทย 3.7% สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง 4.5% KKP Research 4.6% ธนาคารพัฒนาเอเชีย 4.9% ธนาคารโลก 5.1% และกองทุนการเงินระหว่างประเทศ 6.1%) และได้วิเคราะห์ปัจจัยเชิงบวกสำหรับการเติบโตของเศรษฐกิจไทยในปีหน้าไว้ ดังนี้

- ถึงแม้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยจะเป็นไปได้ช้า เนื่องจากเศรษฐกิจไทยพึ่งพาธุรกิจการท่องเที่ยวในระดับสูง แต่การเปิดประเทศให้นักท่องเที่ยวที่ได้รับวัคซีนตามเกณฑ์กลับเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยได้อีกในปีหน้า จะเป็นปัจจัยบวกต่อการฟื้นตัวของภาคบริการ
- การฟื้นตัวของการลงทุนภาคเอกชนจะมาจากการผลิตเพื่อส่งออกที่แข็งแกร่งขึ้น เนื่องมาจากความต้องการสินค้าจากประเทศคู่ค้าที่สำคัญ
- การใช้จ่ายภาครัฐจะเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานที่จะช่วยกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ
- การเปลี่ยนแปลงของระบบเศรษฐกิจจากเดิมที่เน้นภาคการผลิตไปเป็นภาคเศรษฐกิจที่มุ่งเน้นการบริการมากขึ้น



โดยใช้เทคโนโลยีเป็นตัวผลักดันให้ผู้ประกอบการพัฒนาธุรกิจรูปแบบใหม่ ๆ

ถึงแม้จะมีการคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจไทยจะฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปในปี 2565 ก็ตาม หากแต่ยังมีปัจจัยเชิงลบที่อาจจะฉุดรั้งการเติบโตของเศรษฐกิจไทยได้ เช่น ภาวะหนี้ครัวเรือนและการว่างงานที่อยู่ในระดับสูง ความไม่แน่นอนในเรื่องของการกระจายวัคซีน การกลายพันธุ์ของ COVID-19 ประสิทธิภาพของวัคซีน และปัญหาการเมืองภายในประเทศ

แนวโน้มธุรกิจประกันวินาศภัยปี 2565

ด้วยแนวโน้มการฟื้นตัวที่ดีขึ้นของเศรษฐกิจไทยในปี 2565 ทำให้ไทยริคาดการณ์ว่าธุรกิจประกันวินาศภัยโดยรวมทุกประเภทน่าจะขยายตัวตามไปด้วย โดยในภาพรวมสำหรับปี 2565 ธุรกิจประกันวินาศภัยจะมีอัตราการเติบโตประมาณ 5.0%



ประกันภัยรถยนต์

ยอดขายรถยนต์ในปี 2565 คาดว่าจะกลับมาสู่ระดับปกติที่ 8.6 แสนคัน และการแข่งขันของธุรกิจประกันภัยรถยนต์น่าจะยังคงมีความรุนแรงทั้งด้านราคาและการให้บริการ ไทยริคาดการณ์ว่า เบี้ยประกันภัยรถยนต์ในปีหน้าจะมีการเติบโต 6.0%



ประกันภัยทรัพย์สิน (ประกันอัคคีภัยและประกันภัยความเสี่ยงภัยทุกชนิด)

เมื่อเศรษฐกิจไทยอยู่ในช่วงฟื้นตัว กำลังซื้อของผู้คนรวมถึงธุรกิจ SME ก็จะทยอยฟื้นตัวตามไปด้วย ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของอัตราเบี้ยจากการหดตัวของ Reinsurance Capacity และภัยธรรมชาติที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงคาดว่าเบี้ยประกันภัยอัคคีภัยและประกันภัยความเสี่ยงภัยทุกชนิดจะเติบโตในอัตราที่เท่ากันที่ 8.0%



ประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ

ประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพจะยังคงได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่อง ในปี 2565 เนื่องมาจากการตระหนักถึงความสำคัญของประกันภัยสุขภาพที่เพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตามการเติบโตของเบี้ยประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพในปี 2564 นั้น ส่วนหนึ่งมาจากการเติบโตของเบี้ยประกันภัย COVID-19 ซึ่งการระบาดระลอกล่าสุดที่มีผู้ติดเชื้อเป็นจำนวนมากและก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจนถึงปัจจุบันแล้วกว่า 37,000 ล้านบาท (ข้อมูล ณ วันที่ 15 พฤศจิกายน 2564) และคาดว่าจะมีมูลค่าไม่ต่ำกว่า 40,000 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2564 ทำให้บริษัทประกันวินาศภัยหลายบริษัทได้หยุดการขายกรมธรรม์ประกันภัย COVID-19 ประเภทย่อยจ่ายและค่ารักษาพยาบาล และเปลี่ยนเป็นการขายความคุ้มครองการเจ็บป่วยจากภาวะโคโรนาไวรัส ติดเชื้อไวรัส COVID-19 และการพั่วฟื้นแทน

ในปี 2565 บริษัทประกันวินาศภัยจะต้องกลับมาทบทวนเรื่องของการต่ออายุกรมธรรม์และความคุ้มครองที่กำหนดไว้เดิมรวมถึงการขยายกรมธรรม์ใหม่ควบคู่กัน นอกจากนี้แล้วยังจะต้องมีการทบทวนและปรับเปลี่ยนอัตราเบี้ยประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพให้สะท้อนถึงความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมโดยสิ้นเชิง ในส่วนของเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงสำหรับประกันภัย COVID-19 นั้น น่าจะลดลงอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับปี 2564

ไทยริสาคาดการณ์ว่าเบี้ยประกันภัยอุบัติเหตุโดยรวมและที่ไม่รวม COVID-19 นั้น จะมีอัตราการเติบโต -0.9% และ 4.0% ตามลำดับ ในขณะที่ประกันภัยสุขภาพโดยรวม COVID-19 และที่ไม่รวม COVID-19 นั้น จะมีอัตราการเติบโต -8.4% และ 15.0% ตามลำดับ



ประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

จากสถานการณ์การค้าโลกที่เริ่มมีแนวโน้มฟื้นตัวในปี 2564 และการคาดการณ์ขององค์กรการค้าโลกว่า การค้าโลกในปี 2565-2566 จะเติบโตต่อเนื่องที่อัตราเฉลี่ย 6.2% จะเป็นปัจจัยที่ทำให้การส่งออกของไทยมีการขยายตัวตามไปด้วย ดังนั้นไทยริสจึงคาดการณ์ว่าเบี้ยประกันภัยทางทะเลและขนส่งจะมีการเติบโต 15.0%



ประกันภัยการเดินทาง

เบี้ยประกันภัยการเดินทางในปี 2565 คาดว่าน่าจะมีแนวโน้มที่ดีขึ้นตามการฟื้นตัวด้านการท่องเที่ยวจากการฉีดวัคซีนอย่างทั่วถึงของหลายประเทศทั่วโลกจนสามารถเปิดประเทศได้ และมีการเดินทางระหว่างประเทศได้ตามปกติ ไทยริสจึงคาดการณ์ว่าเบี้ยประกันภัยการเดินทางในปี 2565 จะเติบโตอยู่ที่ 20.0%

บทวิเคราะห์ธุรกิจประกันวินาศภัยในปี 2564 และปี 2565 ทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้น เป็นการคาดการณ์ ณ สถานการณ์ปัจจุบันซึ่งยังมีความไม่แน่นอนในหลากหลายปัจจัย ทั้งในเรื่องของสถานการณ์ทางการเมือง การกระจายวัคซีน การกลายพันธุ์ของ COVID-19 ความเข้มข้นของมาตรการภาครัฐ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการผ่อนคลายการ Lockdown การเพิ่มมาตรการ Universal Prevention มาตรการทางสังคม มาตรการการควบคุมการเดินทางตลอดจนการเพิ่มการตรวจ Antigen Test Kit ให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น ซึ่งหากผลตอบรับจากมาตรการต่าง ๆ เป็นไปได้ด้วยดีก็อาจจะส่งผลทำให้จำนวนผู้ติดเชื้อรายใหม่และผู้เสียชีวิตลดลงในระดับที่ยอมรับได้ และทำให้การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ กลับมาเติบโตได้อีกครั้ง

แหล่งข้อมูลอ้างอิง

- <http://www.fpo.go.th/.../1-160-2564-Economic-Forecast...>
- http://www.reic.or.th/.../pressrelease210816_86355...
- <https://kkpfg.com/th/news/2021072948893>
- <https://openknowledge.worldbank.org/.../Thailand-Economic...>
- <https://positioningmag.com/1346945>
- https://thaipublica.org/.../krungsri-research-view-on-...
- <https://thaipublica.org/2021/08/ttb-analytics22/>
- <https://www.bangkokpost.com/.../adb-trims-developing...>
- https://www.bloomberg.com/.../covid-vaccine-tracker...
- <https://www.bot.or.th/.../Pre.../Press/2021/Pages/n5764.aspx>
- <https://www.imf.org/.../English/data/WEOJuly2021update.ashx>
- <https://www.krungsri.com/.../macroec.../weekly/weekly-210803>
- https://www.matichonweekly.com/hot-news/article_457279
- https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=11739...
- <https://www.scbeic.com/th/detail/product/7700>
- รายงานการให้บริการวัคซีน COVID-19 (หมอฟพร้อม) ข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติและการคำนวณของสำนักวิจัยฯ



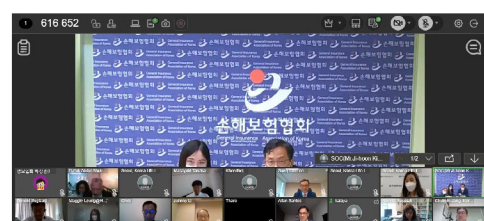
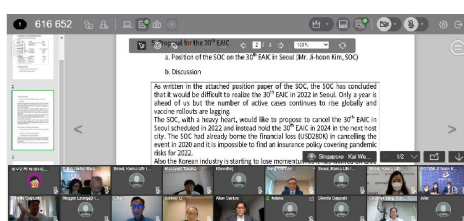
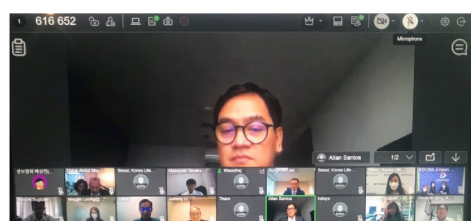


การประชุม EAIC Executive Board Meeting 2021

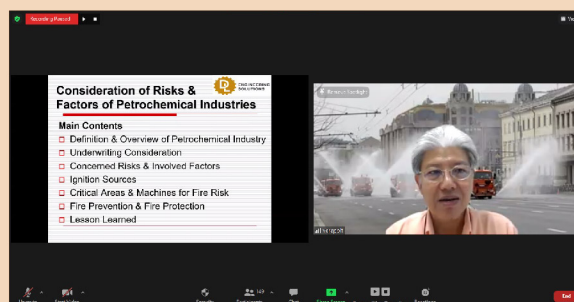
นายโอฬาร วงศ์สุรพิเชษฐ์ เลขาธิการ ในฐานะ Chief Delegate จากประเทศไทย พร้อมด้วย นายกีเดช อนันต์ศิริประภา ผู้อำนวยการบริหาร และนางสาวกัลยา จุกหอม ผู้ช่วยผู้อำนวยการบริหารอาวุโส สายงานวิชาการ สมาคมประกันวินาศภัยไทย เป็นผู้แทน เข้าร่วมประชุม EAIC



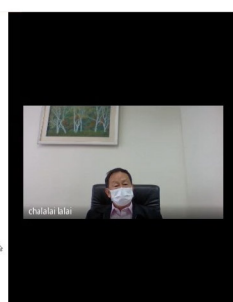
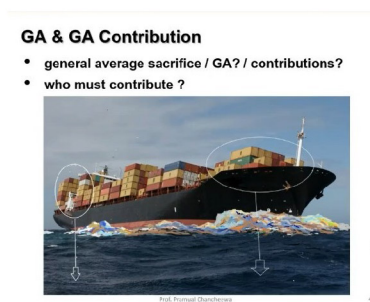
Executive Board Meeting 2021 ผ่านระบบการประชุมออนไลน์ จัดโดย Seoul Organizing Committee (SOC) เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 26 สิงหาคม 2564 โดยได้มีการแนะนำกรรมการบริหารชุดใหม่ของ EAIC ในวาระปัจจุบันพร้อมหารือร่วมกันและมีมติให้เลื่อนการจัดงาน East Asian Insurance Congress (EAIC) ครั้งที่ 30 ณ ประเทศเกาหลีใต้ ในปี 2022 ออกไปก่อนโดยจะประเมินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 อีกครั้งหนึ่ง



การสัมมนา “กรณีศึกษาอุบัติเหตุในโรงงานที่ใช้สารเคมีอันตรายร้ายแรง และปัจจัยความเสี่ยงที่ต้องพิจารณาเพื่อการรับประกันภัย



ชมรมบริหารความเสี่ยงภัย จัดสัมมนาหัวข้อ “กรณีศึกษาอุบัติเหตุในโรงงานที่ใช้สารเคมีอันตรายร้ายแรง และปัจจัยความเสี่ยงที่ต้องพิจารณาเพื่อการรับประกันภัย” เมื่อวันที่ 18 และ 26 สิงหาคม 2564 ผ่านระบบ Zoom Meeting

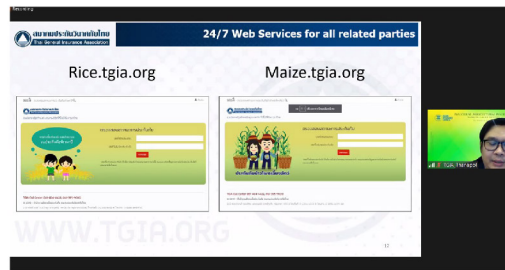
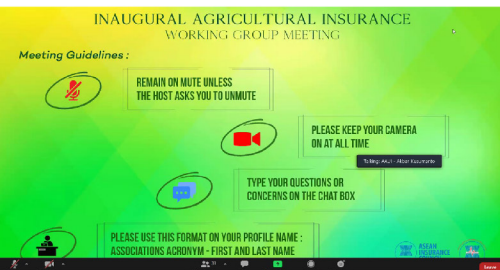
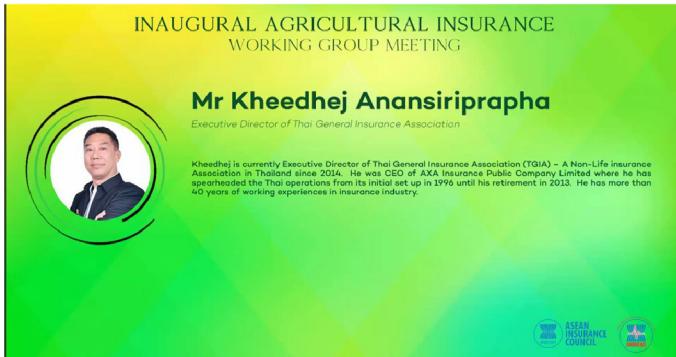


การแลกเปลี่ยนความรู้ “หลักความเสียหายทั่วไป (General Average)”

คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ จัดการแลกเปลี่ยนความรู้ (Knowledge Sharing Session) เรื่อง “หลักความเสียหายทั่วไป (General Average)” เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2564 ผ่านระบบ Google Meet

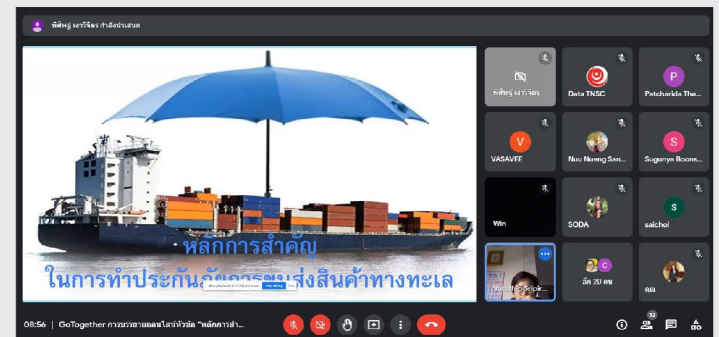
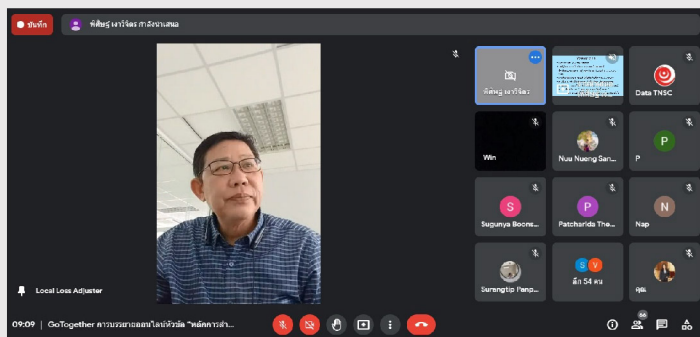


งานเปิดตัว Agricultural Insurance Working Group (AIWG) ของสภาธุรกิจประกันภัยอาเซียน



นายกิตติเดช อนันต์ศิริประภา ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย ในฐานะประธาน Agricultural Insurance Working Group (AIWG) ทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินการสัมมนาในงานเปิดตัว AIWG ในหัวข้อ "Pandemic Impact to the Regional Agricultural Insurance Industry" โดยมีนายธนพล ตรีหัตถ์ เจ้าหน้าที่ชำนาญการ ฝ่ายวิชาการประกันภัย เป็นผู้แทนจากสมาคมฯ เข้าร่วมสัมมนากับผู้แทนจากประเทศกัมพูชา มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2564 ผ่านระบบ Zoom Meeting ทั้งนี้ AIWG เป็นส่วนหนึ่งของ ASEAN Natural Disaster Research and Works Sharing (ANDREWS) ของสภาธุรกิจประกันภัยอาเซียน (AIC)

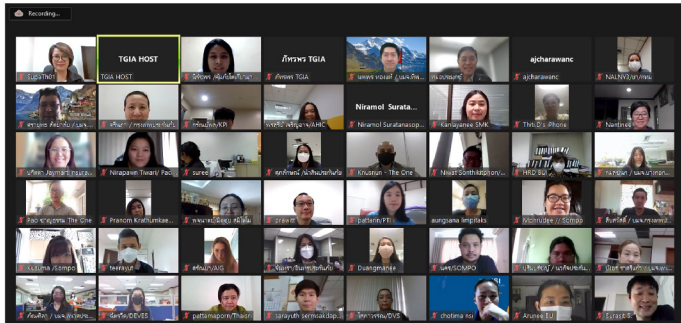
การอบรม “หลักการสำคัญในการทำประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล”



นายพิศิษฐ์ เภาวิจิตร ที่ปรึกษาคณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ เป็นวิทยากรการอบรมหัวข้อ “หลักการสำคัญในการทำประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล” จัดโดย สมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2564 ผ่านระบบ Google Meet

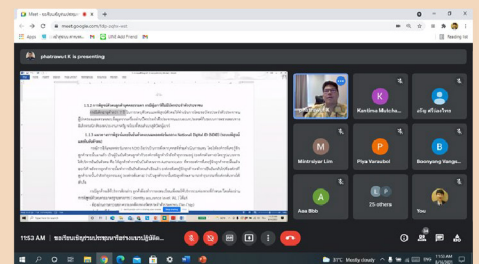
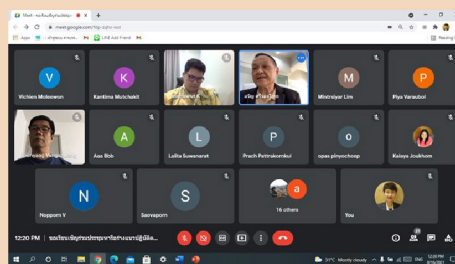
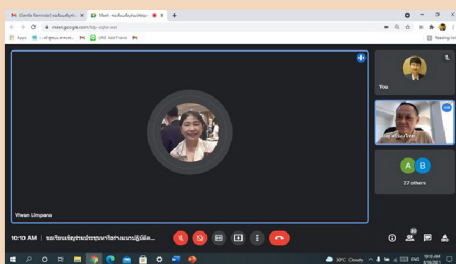


การสัมมนา “การพิจารณารับประกันภัยชั้นเทพ แบบ Insightful (เปลี่ยนช่วง “กักตัว” เป็นช่วง “ซบตัว”)”



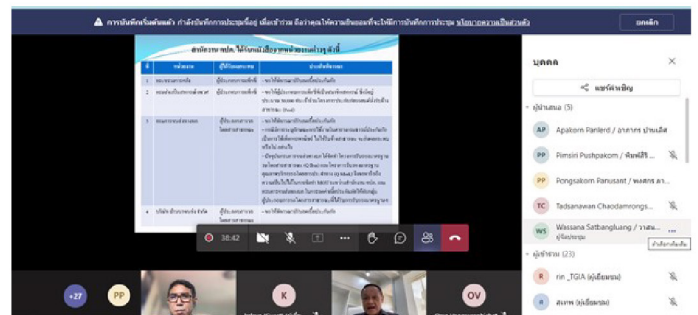
ชมรมประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ จัดสัมมนาเรื่อง “การพิจารณารับประกันภัยชั้นเทพ แบบ Insightful (เปลี่ยนช่วง “กักตัว” เป็นช่วง “ซบตัว”)” เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2564 ผ่านระบบ Zoom Meeting

ประชุมหารือ “ร่างแนวปฏิบัติตามประกาศสำนักงาน ปปง. เรื่อง แนวทางในการระบุดำเนินและพิสูจน์ทราบตัวตนของลูกค้า”



คณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ และผู้แทนจากสำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน (สำนักงาน ปปง.) เข้าร่วมประชุมหารือถึงแนวทางการปฏิบัติของบริษัทประกันวินาศภัยตามประกาศสำนักงาน ปปง. เรื่อง “แนวทางในการระบุดำเนินและพิสูจน์ทราบตัวตนของลูกค้า และการระบุและพิสูจน์ทราบตัวตนของผู้ได้รับผลประโยชน์ที่แท้จริง” รวมถึงประเด็นอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2564 ผ่านระบบ Google Meet

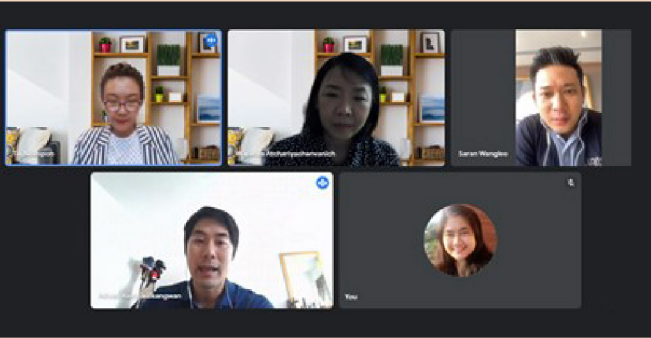
การประชุมหารือพิจารณามาตรการช่วยเหลือผู้เอาประกันภัยรถยนต์



คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ ประชุมร่วมกับสำนักงาน คปภ. เพื่อหารือเรื่องการพิจารณามาตรการช่วยเหลือผู้เอาประกันภัยรถยนต์ โดยมี นายอาภากร ปานเลิศ ผู้ช่วยเลขาธิการ คปภ. สายกำกับผลิตภัณฑ์ประกันภัย เป็นประธานในที่ประชุม เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2564 ผ่านระบบ Microsoft Team

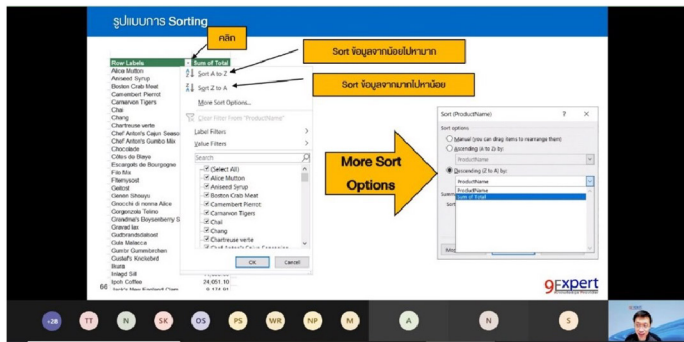


ทุนการอบรม ISJ General Course รุ่นที่ 47



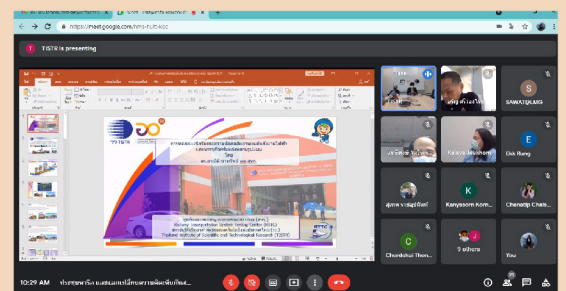
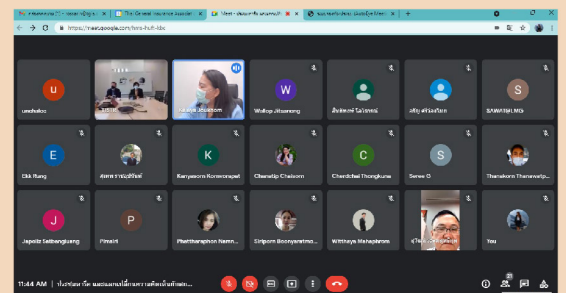
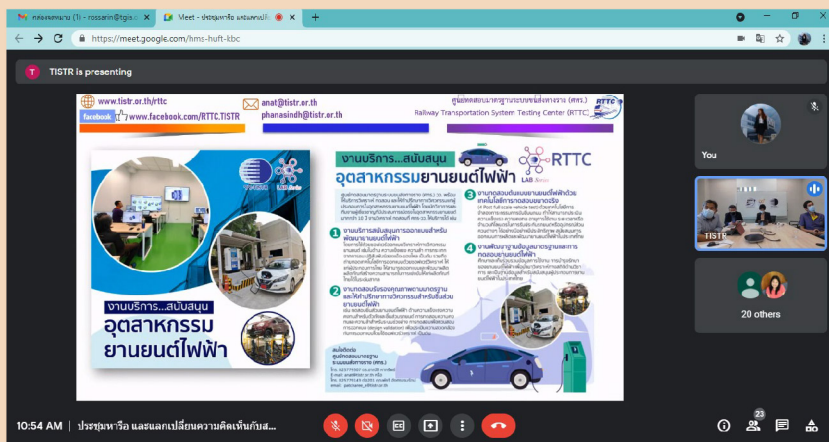
คณะกรรมการพัฒนารัฐกิจและวิชาการประกันภัย ดำเนินการคัดเลือกบุคลากรจากบริษัทประกันวินาศภัย และหน่วยงานในสังกัดสมาคมประกันวินาศภัยไทย เพื่อเข้ารับทุนอบรม ISJ General Course รุ่นที่ 47 ในหลักสูตร Improvement of Business Quality and Expertise required in the New Era จัดอบรมระหว่างวันที่ 16-25 พฤศจิกายน 2564 ผ่านระบบ Zoom Meeting โดยผู้ที่ผ่านการคัดเลือกเข้ารับทุนจำนวน 2 ทุน ได้แก่ 1. นายอริวัฒน์ เกียรติกุลกิจวาน บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน) และ 2. นางสาวอิงอร อุดมศิริญ บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน)

การสัมมนา “การทำ Data Analytic and Visualization”



คณะกรรมการพัฒนารัฐกิจและวิชาการประกันภัย จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการหัวข้อ “การใช้ Microsoft Excel สำหรับการทำ Data Analytic and Visualization” เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2564 ผ่านระบบ Microsoft Team

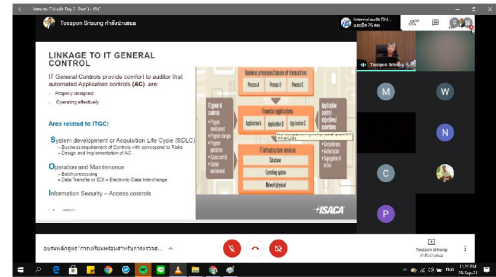
การประชุมหารือแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับงานด้านยานยนต์ และยานยนต์ไฟฟ้า



คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ จัดการประชุมหารือ และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับงานด้านยานยนต์ และยานยนต์ไฟฟ้า ร่วมกับสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์แห่งประเทศไทย (วว) เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2564 ผ่านระบบ Google Meet



การอบรม "การเตรียมพร้อมสำหรับการตรวจสอบไอที (Introduction to IT Audit)"



ชมรมไอทีประกันภัย จัดอบรมหลักสูตร "การเตรียมพร้อมสำหรับการตรวจสอบไอที (Introduction to IT Audit)" เมื่อวันที่ 1-2 เมษายน 2564 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย และ ผ่านระบบ Google Meet

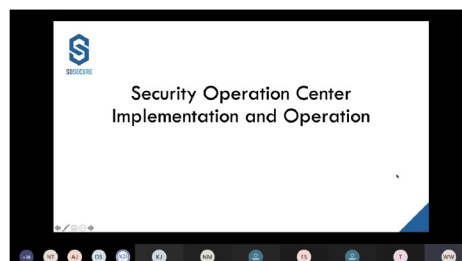
บันทึกสื่อการสอน การบรรยายโครงการอบรมความรู้ประกันภัย (Training for the Trainers) สำหรับการประกันภัยข้าวนาปีและข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ประจำปี 2564



นางสาวกัลยา จุกหอม ผู้ช่วยผู้อำนวยการบริหารอาวุโส สายงานวิชาการ สมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมบันทึกวีดิทัศน์สื่อการสอน การบรรยายโครงการอบรมความรู้ประกันภัย (Training for the Trainers) สำหรับการประกันภัยข้าวนาปีและข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ประจำปี 2564 ของสำนักงาน คปภ. ในหัวข้อ “เงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยพืชผล (ประกันภัยข้าวนาปีและข้าวโพดเลี้ยงสัตว์) ปีการผลิต 2564” เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2564

การอบรม "SOC (Security Operation Centre) Operation"

ชมรมไอทีประกันภัย จัดอบรมหลักสูตร "SOC (Security Operation Centre) Operation" เมื่อวันที่ 26-28 เมษายน 2564 ผ่านระบบ Zoom Meeting

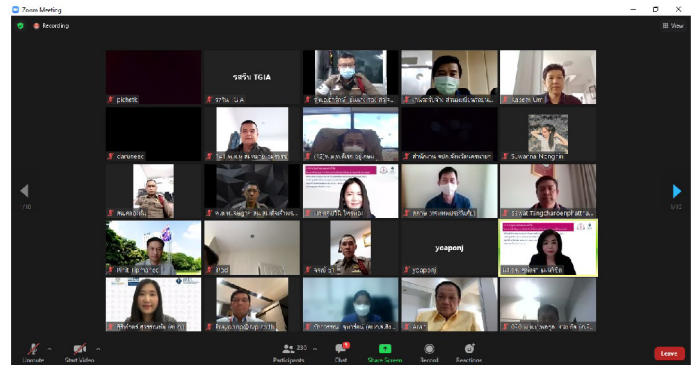
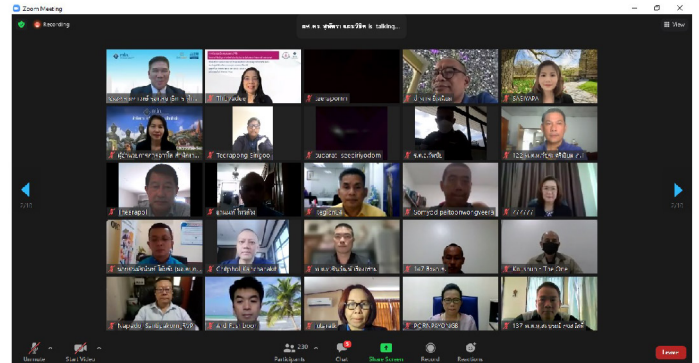




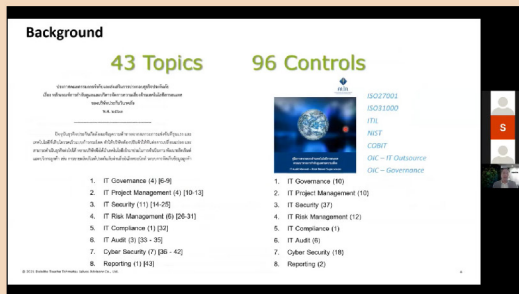
การนำเสนอผลงานวิจัยโครงการศึกษาและวิจัยการจัดทำประกันภัยภาคบังคับของเจ้าของรถจักรยานยนต์



คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ เข้าร่วมการประชุมเพื่อนำเสนอผลงานวิจัย “โครงการศึกษาและวิจัยการจัดทำประกันภัยภาคบังคับของเจ้าของรถจักรยานยนต์” จัดโดย สำนักงาน คปภ. ร่วมกับศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พร้อมข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาลดจำนวนการไม่ทำประกันภัยภาคบังคับสำหรับรถจักรยานยนต์ และมาตรการระยะสั้นและระยะยาว เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2564 ผ่านระบบ Zoom Meeting

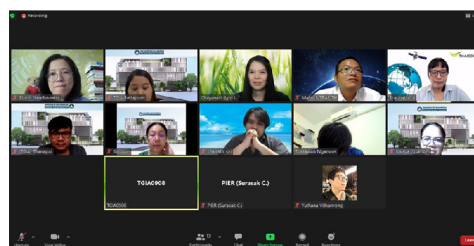


การอบรม “IT Audit - OIC IT Audit Manual Risk Based Supervision”



ชมรมไอทีประกันภัย จัดอบรมหัวข้อ "IT Audit -OIC IT Audit Manual Risk Based Supervision" เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2564 ผ่านระบบ Zoom Meeting

การประชุมหารือ “การประเมินความเสียหายของโครงการประกันภัยพืชผล ปีการผลิต 2564”



สมาคมประกันวินาศภัยไทย เข้าร่วมประชุมหารือร่วมกับบริษัท ไทยคม จำกัด (มหาชน) และสถาบันวิจัยเศรษฐกิจป๋วย อึ๊งภากรณ์ โดยหารือประเด็นเรื่องการประเมินความเสียหายของโครงการประกันภัยพืชผล ปีการผลิต 2564 ด้วยระบบดาวเทียม เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2564 ผ่านระบบ VDO Conference



“Co-opetition” จับมือ (คู่แข่ง) ไว้ แล้วก้าวไปด้วยกัน



โดย ดร. ปิยวดี โชวิฑูรกิจ

ที่ปรึกษาคณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและวิชาการประกันภัย
สมาคมประกันวินาศภัยไทย

จุดเริ่มต้นของบทความนี้มาจากบทความที่ชื่อ “When to Work with Rivals” ใน Harvard Business Review ค่ะ พอได้อ่านแล้วก็ทำให้นึกย้อนไปถึงอีกบทความหนึ่งที่ชื่อว่า “Countering the Biggest Risk of All” ซึ่งลงใน HBR ตั้งแต่ปี 2005 และเป็นบทความที่ผู้เขียนใช้ประกอบการบรรยายเรื่องบริหารความเสี่ยงมาโดยตลอดค่ะ

แม้ระยะเวลาของบทความทั้ง 2 จะห่างกันเกือบ 20 ปี แต่เนื้อหาใจความก็ยังคงไปในลักษณะเดียวกัน และทำให้เห็นว่า ต่อให้โลกจะเปลี่ยนไปเช่นไร ทำയสุดแล้ว หลักการของการบริหารความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจก็ยังคงเดิม แค่เปลี่ยนรูปแบบวิธีการไปบ้างเท่านั้น

“Co-opetition” คืออะไร

ในบทความ “When to Work with Rivals” ได้พูดถึงศัพท์ที่เราหลายคนอาจไม่คุ้นเคย “Co-opetition” ซึ่งมาจากคำ 2 คำรวมกันค่ะ คือคำว่า “Cooperation” การร่วมมือกัน และคำว่า “Competition” การแข่งขัน

จริง ๆ แล้วแนวคิดนี้ไม่ใช่เรื่องใหม่แต่อย่างใดและได้เกิดขึ้นมานานหลายสิบปีแล้ว ที่เห็นได้ชัดเจนในบ้านเราก็คือธุรกิจน้ำมันค่ะ

เมื่อ 20 กว่าปีก่อน บริษัทน้ำมันได้ร่วมมือกันทำระบบท่อขนส่งน้ำมัน

ใต้ดินจากโรงกลั่นซึ่งตั้งอยู่ที่ชลบุรีมายังคลังน้ำมันที่ลำลูกกา และยกเลิกการใช้รถบรรทุกขนส่งน้ำมันแบบที่เคยเป็นมา การเปลี่ยนวิธีการขนส่งน้ำมันมาเป็นระบบท่อใต้ดินจากโรงกลั่น แม้จะลงทุนสูงมากในระยะแรก แต่ก็ช่วยประหยัดต้นทุนค่าใช้จ่ายในระยะยาว และทำให้ค่าขนส่งน้ำมันต่อลิตรถูกกว่าการใช้รถขนน้ำมันอย่างชัดเจน

นอกจากนี้แล้ว การขนส่งน้ำมันเป็นระบบท่อยังช่วยแก้ปัญหามลพิษจากการเผาไหม้เครื่องยนต์ของรถบรรทุกทุกน้ำมัน และลดปัญหารถติดเนื่องมาจากปริมาณรถบรรทุกน้ำมันจำนวนมากที่วิ่งบนท้องถนนได้อีกด้วย จะเห็นได้ว่าการลงทุนสร้างระบบขนส่งน้ำมันแบบท่อใต้ดินนั้น ถึงแม้จะมีค่าใช้จ่ายสูงเกินกว่าที่บริษัทเดียวจะทำได้ แต่



การร่วมมือกันระหว่างบริษัทน้ำมันก็สามารถทำให้โครงการนี้สำเร็จลงได้ในที่สุด และทำให้เกิดประโยชน์แบบ Win Win Win ของบริษัทน้ำมัน ผู้บริโภค และสังคม

นอกจากนี้แล้ว การขนส่งน้ำมันได้ดินมายังคลังน้ำมันร่วมขนาดมหึมาที่ลาลูกกา ก็ถือเป็นวางแผนเชิงกลยุทธ์ เพราะที่ตั้งของลาลูกกาเป็นตำแหน่งที่สามารถกระจายน้ำมันออกไปยังภาคเหนือและภาคอีสานต่อได้โดยสะดวก และแม้ว่าบริษัทน้ำมันจะแข่งขันกันสร้างเครือข่ายปั้มน้ำมันของตนเองเหนือจรดใต้ รวมถึงแข่งขันกันด้านการตลาดอย่างเข้มข้นก็ตามที แต่หลังบ้านของบริษัทน้ำมันก็มีการร่วมมือกัน

สร้างคลังน้ำมันร่วมเพื่อลดต้นทุน เช่น ทางใต้ก็จะมีการสร้างคลังน้ำมันย่อยที่หาดใหญ่ ภูเก็ต และสุราษฎร์ธานี หรือทางเหนือก็มีคลังน้ำมันที่เชียงใหม่ค่ะ

การลงทุนทำคลังน้ำมันที่ใช้ร่วมกันนี้จะทำให้บริษัทน้ำมันสามารถใช้ Facility ร่วมกันได้ ทั้งสถานที่ที่เป็นคลังน้ำมัน ระบบท่อ ระบบจ่ายน้ำมันให้กับรถขนส่งน้ำมัน รวมไปถึงระบบ Software ซึ่งควบคุมการจ่ายน้ำมันซึ่งถูก Operate โดยคนชุดเดียวกัน การแชร์ต้นทุนค่าใช้จ่ายร่วมกันส่งผลทำให้ต้นทุนในการประกอบธุรกิจน้ำมันถูกลงอย่างเห็นได้ชัด

“Co-opetition” เป็นแบบไหนได้บ้าง

Co-opetition มีได้หลากหลายรูปแบบค่ะ ที่สามารถทำแล้วไม่ถือว่าเป็นการละเมิดกฎหมายการแข่งขันทางการค้าหรือ Antitrust Law ซึ่งออกมาเพื่อป้องกันและจัดการการกระทำทางธุรกิจที่นำไปสู่การแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม ซึ่งอาจมาจากการควบรวมกิจการ การทำข้อตกลง หรือการใช้อำนาจเหนือตลาด เพื่อผูกขาดการทำธุรกิจ หรือกีดกันการแข่งขันทางการค้า

รูปแบบของ Co-opetition อาจอยู่ในรูปของการแชร์หลังบ้านร่วมกันการใช้ทรัพยากรหรือกระบวนการผลิตร่วมกัน การจัดซื้อและการร่วมมือกันในห่วงโซ่การผลิต รวมไปถึงการทำวิจัยและพัฒนาาร่วมกันค่ะ

ทำไมถึงต้อง “Co-opetition”

ธุรกิจไม่ควรแข่งขันในสิ่งที่ลูกค้าไม่ได้ให้ความสำคัญ หรือสิ่งที่ไม่ได้สร้างความแตกต่างหรือสร้างคุณค่าให้เกิดขึ้น เพราะเมื่อมองในมุมของการบริหารความเสี่ยง ซึ่งเปรียบเทียบต้นทุนและประโยชน์ที่จะได้รับแล้ว ถือว่าไม่คุ้มค่าค่ะ

ในบทความ “Countering the Biggest Risk of All” ได้พูดถึงแนวคิดนี้ค่ะว่า เมื่อธุรกิจประสบกับปัญหาที่ลดน้อยลง หรือทำธุรกิจยากลำบากกว่าเดิม ไม่ได้อยู่ในยุคเฟื่องฟูกำไรกระฉูดเหมือนที่เคยเป็นมา ดังเช่นสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 อย่างรุนแรงในเวลานี้ ก็จำเป็นที่ธุรกิจต้องกลับมาคิดถึงสิ่งที่เรียกว่า Compete/ Collaborate Ratio หรืออัตราส่วนของการแข่งขันและการร่วมมือกัน โดยลดการแข่งขันให้น้อยลงและเพิ่มความร่วมมือระหว่างกันให้มากขึ้น

Co-opetition ช่วยให้ธุรกิจลดต้นทุนและหลีกเลี่ยงการทำงานลักษณะเดียวกันที่ไม่ได้สร้างคุณค่า นอกจากนี้ ยังเป็นประโยชน์สำหรับการทำโครงการที่มีขนาดใหญ่หรือมีความเสี่ยงสูง ซึ่งเกินขีดความสามารถของบริษัทใดบริษัทหนึ่งที่จะทำให้เกิดขึ้นได้หรือรับความเสี่ยงไว้แต่เพียงผู้เดียว

นอกจากนี้ Co-opetition ยังทำให้บริษัทที่มาร่วมมือกัน ใช้จุดแข็งที่อีกฝ่ายไม่มี เพื่อทำให้งานสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี หรือแม้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจมีขีดความสามารถเหนือกว่า การร่วมมือกันก็จะช่วยลดต้นทุนในการดำเนินการลงได้

ถ้าเราไม่ทำ “Co-opetition” แล้วจะเกิดอะไรขึ้น

อย่าลืมว่าโลกนี้ไม่ได้มีเพียงเราเท่านั้นนะค่ะ ถ้าเราไม่ก้าวเข้าไปร่วมกับข้อเสนอที่ได้รับมา ก็อาจมีคู่แข่งรายอื่นเข้าไปแทนที่เรา และทำให้พันธมิตรที่จับมือกันซึ่งปราศจากเรานั้นมีความแข็งแกร่งขึ้น



มาตุภูมิศึกษาที่เกิดขึ้นจริงกันค่ะว่า Co-opetition ช่วยตอบโจทย์การทำธุรกิจในโลกที่มีแต่ความท้าทายอย่างไรได้บ้าง

United Parcel Service (UPS) กับ Dalsey, Hillblom and Lynn (DHL)

UPS กับ DHL ซึ่งเป็น 2 บริษัทที่ให้บริการขนส่งสินค้าและลอจิสติกส์ชั้นนำระดับโลกก็ต้องเผชิญกับประเด็นนี้เช่นกันค่ะ DHL ซึ่งเป็นบริษัทสัญชาติเยอรมันได้เจรจากับ UPS ผู้นำตลาดขนส่งสินค้าและลอจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกาเพื่อให้ UPS ช่วยขนส่งสินค้าให้ DHL ทั่วทั้งอเมริกา การใช้บริการจาก UPS จะช่วยให้ DHL ประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากกว่า 1 พันล้านเหรียญสหรัฐ เนื่องจาก UPS มีปริมาณการขนส่งสินค้าจำนวนมากและมีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเป็นอย่างดี การรับช่วงในการให้บริการขนส่งสินค้านั้นไม่ได้เป็นสิ่งแปลกใหม่แต่อย่างใด เพราะ UPS ได้ให้บริการขนส่งสินค้าลักษณะนี้

กับไปรษณีย์ของสหรัฐอยู่แล้วในเวลานั้น

UPS อาจตัดสินใจไม่ปิดดีลกับ DHL ก็ได้ หากคิดว่า ถ้าไม่ให้ DHL พึ่งพาแล้ว DHL อาจจะไปไม่รอดในที่สุด อย่างไรก็ตาม หาก UPS ปฏิเสธดีลดังกล่าว DHL ก็อาจไปร่วมมือกับ FedEx ซึ่งเป็นอีกหนึ่งบริษัทที่ให้บริการขนส่งสินค้าและลอจิสติกส์เช่นกัน ซึ่งหากเป็นเช่นนั้นก็จะทำให้ UPS สูญเสียรายได้และส่วนแบ่งตลาดได้ ท้ายสุดแล้วเมื่อชั่งน้ำหนักถึงข้อดีข้อเสียที่จะได้รับ ดีลระหว่าง UPS และ DHL ก็เกิดขึ้นค่ะ

Samsung กับ Apple

อีกกรณีศึกษาที่ถูกหยิบยกมาพูดถึงก็คือความร่วมมือกันระหว่างซัมซุง และ Apple ค่ะ ซัมซุงต้องเผชิญกับการตัดสินใจว่าจะขายจอ OLED เพื่อใช้ในการผลิต iPhone X ให้กับ Apple หรือไม่

แล้วทำไมถึงต้องเป็นจอ OLED จากซัมซุง ...

จอ OLED (Organic Light Emitting Diodes) คือจอภาพที่มีลักษณะคล้ายแผ่นฟิล์ม ซึ่งมีส่วนประกอบที่สามารถเปล่งแสงได้เองและสามารถควบคุมความสว่างของแต่ละเม็ดพิกเซลบนจอภาพได้ จอ OLED จึงให้ภาพที่มีความคมชัดและสีสด นอกจากนี้แล้ว จอ OLED ยังมีความบางกว่าหน้าจอ LED ซึ่งจะทำให้เครื่อง iPhone X บางขึ้นกว่าเดิม และยังช่วยประหยัดพลังงานได้มากขึ้น ทำให้ระยะการใช้งานมากขึ้นตามไปด้วย

ซัมซุงอาจคิดจะทำให้ Apple เตือนร้อนได้ในตลาดโทรศัพท์มือถือสมาร์ทโฟนแบบไฮเอนด์ หากซัมซุงตัดสินใจไม่ผลิตจอให้ Apple ตามที่ต้องการ เนื่องจาก Samsung Galaxy และ iPhone นั้นมีการแข่งขันกันอยู่ อย่างไรก็ตาม LG ก็เป็นอีกหนึ่งทางเลือกสำหรับ Apple หากซัมซุงปฏิเสธดีลนี้ โดยที่ LG เองก็เป็นผู้ที่ผลิตจอ OLED ให้กับโทรศัพท์ Pixel 3 ของ Google อยู่แล้ว และนอกจาก LG แล้ว Apple ยังอาจหันไปหา BOE ซึ่งเป็นผู้ผลิตจอ AMOLED ให้กับโทรศัพท์ Mate 20 Pro ของ Huawei อีกรายหนึ่งก็เป็นได้

Apple มีชื่อเสียงในเรื่องของการให้ความช่วยเหลือซัพพลายเออร์ของตัวเองในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้มีคุณภาพดียิ่งขึ้นไปอีก ดังนั้นความร่วมมือระหว่างซัมซุงและ Apple ก็จะทำให้ซัมซุงได้ประโยชน์ในส่วนนี้ และจะช่วยให้ซัมซุงขยับตัวออกจากคู่แข่งรายอื่นได้อีก นอกเหนือไปจากรายได้ที่จะได้รับในการผลิตจอ OLED ซึ่ง



อยู่ที่ประมาณ 110 เหรียญสหรัฐหรือประมาณ 3,300 บาทต่อ iPhone X ที่ขายได้แต่ละเครื่อง

หากมองจากมุมมองของ Apple แล้ว ก็คงมีประเด็นที่ Apple ต้องขบคิดด้วยเช่นกันว่า การอุดหนุนซัมซุงจะทำให้ซัมซุงเป็นคู่แข่งที่น่าเกรงขามมากขึ้นไปอีกหรือไม่ ซึ่งแท้ที่จริงแล้ว ก่อนที่ Apple จะทำการ Launch iPhone X ออกมานั้น รายได้ที่ซัมซุงได้รับการขายชิ้นส่วนต่าง ๆ ให้กับ Apple นั้นคิดเป็น 30% ของรายได้ทั้งหมดของสายการผลิตอุปกรณ์เหล่านี้อยู่แล้ว ซึ่งสายการผลิตนี้ทำกำไรให้กับซัมซุงถึง 5 พันล้านเหรียญสหรัฐในแต่ละปี

คิดไปคิดมา ท้ายที่สุดหากมองเหตุผลในเชิงเศรษฐศาสตร์แล้วจะเห็นได้ว่า การร่วมมือกันระหว่างซัมซุงและ Apple ทำให้เกิดประโยชน์ด้วยกันทั้ง 2 ฝ่าย เนื่องจากซัมซุงมีจอที่มีคุณภาพดีที่สุดในขณะนี้ Apple นั้นก็มีสาวกที่ซื่อสัตย์ ดังนั้น หากทั้ง 2 ไม่ร่วมมือกัน Apple ก็ไม่สามารถจะผลิตโทรศัพท์มือถือที่มีคุณภาพชิ้นเยี่ยมให้กับลูกค้าสาวกที่พร้อมจะอุดหนุน iPhone รุ่นใหม่ที่จะผลิตออกมาได้ ความร่วมมือกันระหว่างซัมซุงและ Apple จึงก่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกันแบบ Win Win Win ทั้งซัมซุง Apple และสาวกไอโฟนทั้งหลายค่ะ



“Co-opetition”

ทำให้บริษัทสูญเสียความได้เปรียบทางการแข่งขันหรือไม่

คำถามแรกที่จะผุดขึ้นมาในใจเมื่อนึกถึง Co-opetition ก็คือว่า การร่วมมือกันจะทำให้ความลับทางธุรกิจของเรารั่วไหลออกไปหรือไม่ ซึ่งหากเป็นเช่นนั้น ก็จะทำให้องค์กรของเราสูญเสียความได้เปรียบในการแข่งขันและคลายมนต์ขลังลงไป ในโลกแห่งความเป็นจริงแล้ว Co-opetition ไม่ได้เป็นตัวทำลายความได้เปรียบในการแข่งขันของเราเสมอไปค่ะ ลองมาดูรูปแบบความร่วมมือกันนั้นจะออกมาในลักษณะใดบ้าง

การร่วมมือกันโดยการนำสิ่งที่ตนเองมีมาร่วมกันสร้างคุณค่าเพิ่มและไม่ได้มีการเปิดเผยความลับทางการค้าหรือเคล็ดลับทางธุรกิจแต่อย่างใด

ตัวอย่างของความร่วมมือในลักษณะนี้ คือความร่วมมือระหว่าง Apple และ Google ในการพัฒนา Application สำหรับติดตามผู้ที่ได้รับเชื้อโควิด-19 เพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 โดยการแชร์ตำแหน่งของผู้ใช้งานระบบผ่านแพลตฟอร์มที่มีอยู่ ซึ่งช่วยให้รัฐบาลและหน่วยงานสาธารณสุขสามารถแจ้งเตือนยังผู้ที่ได้พบหรืออยู่ในรัศมีใกล้กับผู้ติดเชื้อโควิด-19 ให้ทราบถึงความเสี่ยงที่อาจจะได้รับเชื้อรวมทั้งให้คำแนะนำในการปฏิบัติตัวด้วย ทั้งนี้ การแชร์ข้อมูลเพื่อติดตามผู้ติดเชื้อนั้นจะเป็นแบบสมัครใจและคำนึงถึงความเป็นส่วนตัวและความปลอดภัยของผู้ใช้งานเป็นหลัก โดย Application นี้เปิดให้ผู้ใช้งานโหลดผ่าน App Store ของแต่ละบริษัทค่ะ

การร่วมมือกันโดยมีการเปิดเผยความลับทางธุรกิจให้กับอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อให้ทั้ง 2 บริษัทนำหน้าเหนือคู่แข่งอื่น ๆ ทั้งหมดในตลาด

Ford และ GM ซึ่งเป็น 2 ยักษ์ใหญ่ในวงการผู้ผลิตรถยนต์ได้ตกลงที่จะแชร์เทคโนโลยีระบบส่งกำลังในปี 2013 ความร่วมมือกันในลักษณะดังกล่าวจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถให้กับทั้ง 2 บริษัท โดย Ford และ GM สามารถใช้เทคโนโลยีที่อีกบริษัทเป็นผู้พัฒนาขึ้น ซึ่งจะทำให้ทั้ง 2 บริษัทสามารถประหยัดต้นทุนได้

สำหรับ Ford นั้น ถือเป็นผู้นำของระบบเกียร์ 10 สปีดขับเคลื่อนล้อหลัง ซึ่งได้ถูกติดตั้งใน Ford Everest และ Ford Ranger ในขณะที่ GM นั้นถือเป็น Expert ของระบบเกียร์ 9 สปีดขับเคลื่อนล้อหน้า ซึ่งถูกใช้กับ Chevrolet หลายรุ่น เช่น Malibu Cruze Diesel และ Equinox เกียร์ที่มีสปีดมากจะช่วยให้อัตราทดแต่ละเกียร์ถูกขอย่อยกว่าเดิม เพื่อให้สามารถเปลี่ยนระดับเกียร์ได้ตามสถานการณ์ ผู้ขับขี่จึงสามารถเร่งแรงม้าขึ้นได้ดีกว่าเกียร์ที่มีสปีดน้อย ทั้งยังช่วยให้การขับขี่ในสภาพถนนที่ไม่เอื้ออำนวยมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น



ความร่วมมือของ Ford และ GM นี้ถือเป็นการดำเนินการร่วมกันเป็นครั้งที่ 3 หลังจากก่อนหน้านี้ได้มีการร่วมมือกันผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนล้อหน้าเกียร์ 6 สปีดออกมากกว่า 8 ล้านคันทั่วโลก อย่างไรก็ตามชาวที่ออกมากระแสนั้น กลับกลายเป็นว่า Ford ปฏิเสธที่จะใช้ระบบเกียร์ 9 สปีดของ GM ด้วยเหตุผลที่ว่า ระบบเกียร์ของ GM นั้นไม่มีประสิทธิภาพเพียงพออย่างที่ Ford ต้องการ และจะกลับไปใช้ระบบเกียร์ 8 สปีดที่มีอยู่แทน อย่างไรก็ตาม ระบบเกียร์ 8 สปีดของ Ford นั้นมีอยู่หลายรุ่น รวมถึงรุ่นที่พัฒนาบนพื้นฐานของเกียร์ 9 สปีดของ GM และรุ่นที่ต่อยอดมาจากเกียร์ 6 สปีดที่พัฒนาร่วมกับ GM ด้วยค่ะ



การร่วมมือกันโดยที่ฝ่ายหนึ่งมีความได้เปรียบในการแข่งขันที่สูงกว่ามาก และการร่วมมือกันยังช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งมากขึ้นไปอีก

แต่เดิมนั้น Amazon.com คือเว็บที่ขายสินค้าออนไลน์สารพัดสารพันรายได้และกำไรทั้งหมดจากการขายจะเข้ากระเป๋าของ Amazon ทั้งหมด ต่อมา Amazon ได้มีการพัฒนา Amazon Marketplace ขึ้นเพื่อเป็นแพลตฟอร์มในการขายสินค้า โดยมีบรรดาผู้ขายภายนอกจากที่ต่าง ๆ เข้ามานำเสนอสินค้าที่หลากหลายมากขึ้น

Amazon ได้มีการพัฒนา Feature สำหรับให้ผู้ซื้อใช้ในการเปรียบเทียบราคาสินค้าจากผู้ขายแต่ละรายเพื่อกระตุ้นให้เกิดการแข่งขันที่เป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภค Amazon Marketplace นั้นถูกผนวกเข้ากับ Amazon.com ได้เป็นอย่างดีจนทำให้ผู้บริโภคแทบจะไม่ได้รู้สึกเลยว่ากำลังซื้อของจากผู้ขายรายอื่นที่ไม่ใช่ Amazon อยู่เมื่อเข้าไปทำการซื้อของใน Marketplace

การที่ Amazon อนุญาตให้เหล่าคู่แข่งเข้ามาขายของบน Amazon Marketplace ได้นั้น แม้จะถือเป็นการเปิดโอกาสให้คู่แข่งได้เข้าถึงลูกค้าของ Amazon และอาจทำให้ Amazon สูญเสียรายได้บางส่วนไปก็ตาม แต่กำไรที่ผู้ขายรายอื่นได้รับจากการขายสินค้าบน Amazon Marketplace จะต้องถูกแบ่งให้กับ Amazon ด้วย รายได้ของ Amazon ที่หายไปจากลูกค้าบางส่วน จึงถูกชดเชยด้วยรายได้ที่เพิ่มมาใน Amazon Marketplace แทนค่ะ

หาก Amazon ไม่ได้เป็นผู้ทำ Amazon Marketplace นี้ขึ้น ก็อาจมีคู่แข่งอื่นที่ทำ Business Model ในลักษณะเดียวกันและแย่งชิงเหล่าผู้ขายกลุ่มนี้ไป ในทางตรงกันข้าม การพัฒนา Amazon Marketplace ขึ้นมาจะทำให้ Amazon Marketplace กลายเป็น Hub ใหญ่ในการซื้อขาย เป็นที่ที่ผู้ซื้อจะนึกถึงเป็นสิ่งแรกเมื่อต้องการจะซื้อสินค้า ซึ่งจะทำให้ Amazon มีฐานข้อมูลลูกค้าขนาดใหญ่ที่สามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อที่จะแนะนำสินค้าที่เหมาะสมกับ Profile ของลูกค้าแต่ละกลุ่มได้ในอนาคต และการซื้อสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นจะช่วยให้ Amazon สามารถบริหารจัดการต้นทุนได้ดียิ่งขึ้นด้วยค่ะ

นอกจากนี้แล้ว Amazon.com ได้ออกข่าวในเดือนสิงหาคมที่ผ่านมาว่า ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2564 เป็นต้นไป Amazon จะช่วยจ่ายค่าชดเชยให้กับลูกค้าที่ได้รับบาดเจ็บหรือความเสียหายที่เกิดจากการซื้อสินค้าที่ไม่ได้คุณภาพจาก Amazon Marketplace เพื่อช่วยเหลือผู้ซื้อและผู้ขายบน Marketplace ของตัวเองค่ะ โดยจำกัดมูลค่าการชดเชยไว้ที่ 1,000 เหรียญสหรัฐ นอกจากนี้แล้ว ผู้ขายสินค้าที่อยู่ในสหรัฐซึ่งมียอดขายภายใน 1 เดือนตั้งแต่ 10,000 เหรียญสหรัฐขึ้นไป จะต้องซื้อประกันภัยความรับผิดชอบเนื่องจากผลิตภัณฑ์ ผ่านทาง Amazon Insurance Accelerator ซึ่ง Amazon ได้มีการตีกลับบริษัทประกันภัยไว้ให้ 6 บริษัทค่ะ

การร่วมมือกันโดยที่ฝ่ายหนึ่งต้องแบ่งปันความได้เปรียบในการแข่งขันให้กับอีกฝ่ายหนึ่ง

ในปี 2008 Google ได้ตกลงที่จะให้ Yahoo ใช้อัลกอริทึมของ Google ในการค้นหา รวมถึงการทำโฆษณา ซึ่งข้อตกลงดังกล่าวจะทำให้ Yahoo ซึ่งครองส่วนแบ่งตลาดอยู่ 17% ของอุตสาหกรรมที่มีมูลค่ากว่า 9 พันล้านเหรียญสหรัฐ มีรายได้เพิ่มขึ้นกว่า 50-60% และสร้างผลกำไรกว่า 1 พันล้านเหรียญสหรัฐ

ข้อตกลงนี้อาจส่งผลกระทบต่อ Google เนื่องจากจะเป็นการติดขัดให้ Yahoo กลายเป็นคู่แข่งที่น่ากลัวขึ้นมาทันทีเนื่องจากประสิทธิภาพที่ดีขึ้นของ Yahoo เนื่องมาจากเทคโนโลยีของ Google อาจทำให้ลูกค้าส่วนหนึ่งเปลี่ยนใจไปใช้บริการของ Yahoo ได้ แต่หากคิดในอีกมุมหนึ่ง การพึ่งพาเทคโนโลยีของ Google ซึ่งเป็นคู่แข่งคนสำคัญอาจทำให้ Yahoo สูญเสียความเป็นอิสระในการทำธุรกิจและอาจอยู่ในภาวะล้าหลังหากความร่วมมือจบสิ้นลง ซึ่งท้ายสุดแล้วกระทรวงยุติธรรมของสหรัฐไม่เห็นด้วยกับข้อตกลงดังกล่าวเนื่องจากเห็นว่า Yahoo จะอ่อนแอลงหากความร่วมมือสิ้นสุดในอนาคต หลังจากนั้นอีก 1 ปี Yahoo ได้หันไปร่วมมือกับ Microsoft แทนค่ะ

“Co-opetition” จะเกิดขึ้นได้อย่างไร

จะเห็นได้ว่า Co-opetition ได้เกิดขึ้นในหลากหลายธุรกิจมาหลายสิบปีทั้งในต่างประเทศและในประเทศไทย นอกเหนือจากการแข่งขันตามปกติแล้ว ความร่วมมือระหว่างองค์กรที่อยู่ในธุรกิจเดียวกันจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อ Mindset ของผู้บริหารนั้นเปิดกว้างและโอเคกับ

การไม่จำเป็นต้องยืนหนึ่งแต่เพียงผู้เดียว องค์กรไม่จำเป็นต้องเลือกว่าจะแข่งหรือจะร่วมมือ แต่คิดในอีกมุมหนึ่งว่าจะแข่งและร่วมมือไปพร้อมกันได้อย่างไรเพื่อให้เกิด Win Win Win ได้ ทั้งเราคู่แข่งเรา รวมถึงลูกค้าหรือสังคมที่เราอยู่



ในโลกที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา และการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นนั้นก่อให้เกิดความเสี่ยงและความท้าทายที่ส่งผลกระทบต่อความอยู่รอดขององค์กร การปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ในการประกอบธุรกิจให้เร็วและเหมาะสมกับสถานการณ์ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้องค์กรเดินหน้าและเติบโตต่อไปได้ โดยเฉพาะในช่วงเวลาวิกฤติที่ผ่านเข้ามาเป็นระยะหรือเมื่อความเสี่ยงอุบัติใหม่ได้คุกคามความอยู่รอดขององค์กรเช่นในเวลานี้

ถึงแม้โลกใบนี้จะเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร หลักการและกลยุทธ์ในการบริหารความเสี่ยงก็ยังคงอยู่เช่นเดิม ไม่ว่าจะเป็นแนวคิดของการหาวิกฤตในโอกาส การบริหารจัดการต้นทุน การนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้เพื่อเป็นแพลตฟอร์มในการก้าวกระโดด การหาพันธมิตรเพื่อเสริมจุดแข็งหรือเติมเต็มในสิ่งที่เราขาด การขยายสินค้าและบริการที่มีเพื่อตอบสนองต่อโจทย์ความต้องการและความคาดหวังของลูกค้าเฉพาะรายรวมไปถึงการรักษาและขยายฐานลูกค้า และที่สำคัญคือการสร้างและรักษาความได้เปรียบในการแข่งขัน และการกำหนดกลยุทธ์เพื่อให้เกิด Win Win Win กับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักที่เกี่ยวข้อง

การคิดและทำแบบเดิมก็จะให้ผลลัพธ์แบบเดิม แต่ในวันนี้ โลกใบนี้ไม่ใช่โลกใบเดิมอีกต่อไป อย่าลืมหาตัวเองกันนะคะว่าเราได้เปลี่ยนอะไร ปรับอะไร สร้างอะไร และควรร่วมมือกับใคร เพื่อสร้างคุณค่า และความได้เปรียบในการแข่งขันให้เกิดขึ้นกับองค์กรของเรา เพื่อให้องค์กรสามารถอยู่รอดและเติบโตได้อย่างยั่งยืนในโลกของ VUCA World ใบนี้

พบกับ Risk Intelligence ได้ใหม่ในฉบับหน้า สวัสดีค่ะ

Reference

- <https://covid19.apple.com/contacttracing>
- <https://hbr.org/2005/04/countering-the-biggest-risk-of-all>
- <https://hbr.org/2021/01/the-rules-of-co-opetition>
- <https://news.siamphone.com/news-32701.html>
- <https://www.forbes.com/sites/briannegarrett/2019/09/19/why-collaborating-with-your-competition-can-be-a-great-idea/?sh=7cf13fbcdf86>
- <https://www.ridebuster.com/why-10-speed-automatic-transmission-tough/>
- <https://www.sellerschoice.digital/blog/what-amazon-marketplace>





บันทึกกลับเมื่อครั้งไปทำงานที่ฮ่องกง (ตอนจบ)



โดย ทอมมี่ (พิเชฐ เจียรเมณีทวีสิน)

กรรมการผู้จัดการบริษัท แอคซัวเรียล บิสซิเนส โซลูชั่น จำกัด (ABS)

ความเดิมจากตอนที่แล้ว...

หลายคนอาจจะพอทราบว่าผมเคยได้ไปทำงานอยู่ในต่างประเทศอยู่นานหลายปีพอสมควร ซึ่งการทำงานในต่างแดนที่ผมเลือกไปตอนนั้นก็คือ “ฮ่องกง” เพราะถือว่าเป็นความท้าทายส่วนตัวในชีวิตอย่างหนึ่ง ทั้งในตอนนั้นภาษาจีนก็ไม่ได้ ภาษาอังกฤษก็ยังไม่ดี แต่ก็อยากไปลองหาประสบการณ์ ก็ถือเป็นการตัดสินใจครั้งใหญ่

และหลังจากที่ระยะเวลาผ่านมากกว่า 10 ปีแล้ว ผมก็ได้ลองมองย้อนอดีตของตัวเองพร้อม ๆ กับการตอบคำถามที่มีจากผู้ใหญ่ที่ผมเคารพท่านหนึ่ง เลยขอคัดลอกออกมาจาก “บันทึกกลับ” ที่ผมมีฉบับนี้ เพื่อแบ่งปันประสบการณ์กันครับ

ถ้าพ่อแม่คิดจะส่งลูกไปเรียนต่างประเทศ วัยไหนเหมาะที่สุด

ถ้าไปตอนเรียนจบมัธยมปลายก็จะปรับตัวง่าย และทำให้ได้ภาษาที่ดีกลับมา ถ้าไม่มัวแต่คุยภาษาไทยอยู่ที่เมืองนอกอย่างเดียว แต่ก็อาจขาดเพื่อนไทยในมหาวิทยาลัยและการหล่อหลอมบุคลิกภาพก็อาจจะต่างกันไปซึ่งก็อาจจะเสี่ยงกับการเป็นเด็กใจแตกหรือไม่ก็กลายเป็นคนหัวนอกใช้เงินเปลืองตัวก็ได้ครับ

ดังนั้นผมว่าให้ไปตอนที่เค้าคิดเองได้ (หมายถึงเป็นคนเริ่มคิดเองเป็น) เช่น ให้ไปตอนที่เค้ารู้ตัวเองว่าอยากไปเพื่อหาประสบการณ์แล้วก็มีวุฒิภาวะระดับนึงแล้วครับ เพราะการไปแล้วมีประโยชน์มากน้อยแค่ไหน มันขึ้นอยู่กับตัวคนที่เป็นเอง ถ้าเค้าตั้งใจไปหาประสบการณ์ ความรู้ก็จะส่งไปเลย แต่ถ้าไม่แน่ใจว่าไปทำอะไร หรือจะไปเที่ยวหรือโดนบังคับไป แล้วพอไปแล้วก็บริหารเวลาและความสัมพันธ์กับพ่อแม่ ญาติพี่น้อง และเพื่อน ๆ ในเมืองไทยไม่เป็น ซึ่งท้ายที่สุดแล้วก็อาจจะทำให้ไม่ได้ประโยชน์เท่าที่ควรก็ได้ แถมกลับมาเมืองไทยยังต่อไม่ติดอีกต่างหาก



ดังนั้นผมคิดว่าวัยไหนก็ได้ครับ ขอให้ลองวิเคราะห์ตัวเองดูก่อน มีข้อดีข้อเสียต่างกัน แล้วก็ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ในตอนนั้นด้วย อย่างน้องชายคนเล็กสุด เคยคิดว่าพอเรียนจบตรีปุ๊บ ก็อยากเรียนต่อโทปั๊บ แต่ผมก็อยากให้น้องเค้าหางานทำที่ต่างประเทศดูก่อน แล้วค่อยเรียนต่อโท พาร์ทไทม์นอกเวลาเอา จะได้ไม่ต้องเสียประสบการณ์การทำงานด้วย

ผมเคยบอกเค้าว่าการศึกษานั้นมีอยู่ทุกแห่งขึ้นอยู่กับว่าเราอยากจะทำอาชีพอะไร แล้วการศึกษาที่ดีที่สุดก็คือการได้ทำจริง ไม่ใช่อ่านจากตำราหรืออภิปรายในห้องเรียนเอา กว่าที่จะคุยกันจนน้องชายเห็นด้วยเนี่ยก็ใช้เวลาเกือบปีอยู่เหมือนกัน และหลังจากเค้าเรียนจบปริญญาตรี เค้าจึงยอมอดทนรอถึงสามเดือนและสัมภาษณ์ไปจนผ่านรอบสุดท้ายของไมโครซอฟต์สำนักงานใหญ่ที่อเมริกา มาถึงตอนนี้เค้าได้ทำงานอยู่ที่นั่นกว่า 10 ปีแล้วครับ

ผมยังมองว่าประสบการณ์นั้นสำคัญที่สุด อีกหน่อยอยากเรียนรู้เรื่องอะไร ก็แค่ค้นหาทางอินเทอร์เน็ตเอา และอาศัยว่าเราเอามาประยุกต์เป็นก็ทำได้หมดครับ อีกหน่อยความรู้ก็เหมือนกับแอปพลิเคชัน ที่มีอยู่ให้ดาวน์โหลดเคลื่อนไปหมด เราไม่มีทางเรียนรู้แอปทั้งหมดได้ เพียงแต่เราอยากจะทำงานแบบไหน เราก็เพียงไปดาวน์โหลดแอปนั้นมา แล้วก็หัดใช้งานมัน

เมื่อก่อนความรู้เป็นของที่เราได้ยาก ต้องไปนั่งเรียนเก็บหน่วยกิตเอาเป็นรายวิชา แต่ในส่วนตัวของผมเนี่ย ผมว่าสิ่งที่ทำหายในโลกอนาคตก็คือ ความสามารถในการค้นหาในอินเทอร์เน็ต (แทนที่การเรียนเยอะ ๆ จำเยอะ ๆ เอาไว้เหมือนสมัยก่อน) และความสามารถในการนำความรู้ที่ค้นหามาไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์

ถ้าให้แนะนำคนที่กำลังจะไปต่อปริญญาตรี หรือโทละ สาขาวิชาไหนน่าเรียน และมีโอกาสได้งานที่นั่นเลย

สำหรับปริญญาโทที่ฮ่องกงนั้น จริง ๆ แล้วมีมหาวิทยาลัยที่ติดอันดับโลกเยอะที่สุดในภูมิภาคเอเชียเลยนะครับ เพียงแต่ผมมองว่าที่ไม่ค่อยมีคนไทยมาเรียนเพราะยังไม่รู้พื้นที่ให้คำแนะนำหรือคนสมัครลืมนอกถึงฮ่องกง เพราะมันแว่นเกินกว่าฮ่องกงมีแต่ที่ให้ขอปึงกับของกินอย่างเดียว

ในทางกลับกันถ้ามองในแง่ของเศรษฐกิจแล้ว ฮ่องกงเป็นเมืองศูนย์กลางของสถาบันการเงินต่าง ๆ ดังนั้นอะไรก็ตามที่เกี่ยวกับทางการเงินนั้นจะดังมาก อย่างหลักสูตร MBA ก็เห็นมีอยู่สามสายที่ดังนั้นก็คือ 1) สายการเงิน 2) สายเน้นการทำธุรกิจในประเทศจีนและแถบเอเชีย และ 3) สายเทคโนโลยี ส่วนหลักสูตรที่เป็นปริญญาโทด้านไฟแนนซ์หรือแบงก์ก็เป็นที่ยอมรับกันมาก อย่างผมก็เรียนพาร์ทไทม์นอกเวลาจนจบหลักสูตรวิศวกรรมการเงินมา แล้วจึงค่อยต่อ MBA อีกไป

วิชาวิศวกรรมการเงินของที่นี่เป็นวิชาที่สร้างตราสารต่าง ๆ ออกสู่ตลาดหลักทรัพย์ แล้วที่อเมริกามีปัญหาเศรษฐกิจที่กระทบมาถึงเศรษฐกิจโลกในตอนนั้น ก็เพราะมีหลักทรัพย์บางตัวที่ออกมาแล้วเกิดการจัดการความเสี่ยงไม่ดีพอทำให้ล้มกันเป็นโดมิโน อันนี้เค้าก็ต้องโทษคนที่ทำงานด้านวิศวกรรมการเงินนี้แหละครับ (หัวเราะ)

สำหรับปริญญาตรีก็คงแนะนำให้เรียนสายคณิตศาสตร์ประกันภัย หรือ แอคชูว์รี (Actuarial science) ครับ แต่จะเรียนในระดับปริญญาโท

ก็ได้ไม่ต่างกัน แต่ผมแนะนำให้เรียนตั้งแต่ปริญญาตรีจะดีกว่า จะได้มีเวลาทดสอบแล้วเริ่มงานที่ทำหายได้มากกว่า ซึ่งสายวิชานี้ก็จะต้องมีการนำสถิติข้อมูลไปใช้เป็นอย่างมาก และคงต้องรู้เรื่องเทคโนโลยีไปด้วย เรียกได้ว่านักคณิตศาสตร์ประกันภัย ต้องเรียนรู้ Data Science ให้เป็นครับ เพราะถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของงานทางด้านคณิตศาสตร์ประกันภัย อย่างเช่นในประเทศมาเลเซีย จะนิยมจ้างนักคณิตศาสตร์ประกันภัยมาทำงานด้าน Data Science กันครับ ส่วนตัวผมจึงคิดว่าในอนาคต มันน่าจะต่อยอดในสายงานต่าง ๆ ได้อีกเยอะ

ส่วนคนที่สมัครเรียนนั้นส่วนใหญ่มาจากสายวิทย์ครับ ที่ฮ่องกงเค้าจะสอบเอนทรานซ์กัน นอกจากคณะแพทย์หรือคณะกฎหมายแล้ว คณะที่ต้องใช้คะแนนเอนทรานซ์ที่สูงที่สุด ก็คือคณะของคณิตศาสตร์ประกันภัยหรือแอคชูว์รีนี่ครับ คณะนี้จึงเหมาะสำหรับคนที่รักคณิตศาสตร์ เท่าที่สังเกตเห็นก็คือ คนเก่งเลขหรือฟิสิกส์จะเรียนคณิตศาสตร์ประกันภัย/แอคชูว์รี คนที่เก่งชีวะจะเรียนหมอ ส่วนคนที่เก่งทางด้านสายศิลป์ก็อาจจะเลือกเรียนกฎหมาย

อยากรู้จักงานพาร์ทไทม์ ระหว่างเป็นนักศึกษา มีกฎหมายอะไรที่ต้องรู้บ้าง แล้วรายได้ดีไหม

งานพาร์ทไทม์ระหว่างเป็นนักศึกษาอาจจะยากจะหาหน่อยครับ เนื่องจากว่าถ้าทำงานเป็นเด็กเสิร์ฟแล้วก็ต้องพูดทักทายกับคนพื้นเมืองเป็นแล้วนักเรียนฮ่องกงเองก็มีคนที่ต่อสายอาชีวะเยอะ พวกนี้จะหางานพาร์ทไทม์ทำเหมือนกันครับ

แต่ถ้าตอนฝึกงานแล้วได้ทำที่บริษัทดี ๆ หรือเป็นสำนักงานใหญ่ในระดับภูมิภาคแล้วละก็ จะได้ประสบการณ์ดีมากเลยครับ



มีคนไทยที่นั่นมากแค่ไหน มีสมาคมคนไทยในฮ่องกงแบบไหนบ้าง

คนไทยที่เป็นแม่บ้านมาช่วยทำความสะอาดบ้านและทำงานตามร้านอาหารจะมีเยอะพอสมควรครับ แต่พอผมอยู่ได้สักประมาณ 5 ปีแล้วจึงเริ่มหันไปมองดูสังคมไทยในฮ่องกงแล้วก็เห็นว่ายังไม่เคยมีใครตั้งสมาคมนักเรียนไทยในฮ่องกงเลย ทั้ง ๆ ที่น่าจะมี ซึ่งผมก็เคยมองหาอยู่เพียงแต่ว่าตอนนั้นผมก็ไม่รู้จักคนไทยในฮ่องกงที่นั่นเลย ต่างคนต่างอยู่กระจัดกระจายกัน หรืออาจเพราะผมมัวแต่ยุ่งเรื่องงานที่ทำอยู่พร้อมกับการเรียนภาคค่ำจนเกินไป (หัวเราะ)

พอเมื่อมีโอกาสนักเรียนไทยในฮ่องกง (ผมถือว่าเป็นนักเรียนคนหนึ่งถึงแม้ว่าจะเรียนภาคค่ำก็ตาม) ซึ่งก็มีทั้งหมดประมาณ 20 กว่าคนได้มีโอกาสได้มาเจอกัน โดยเฉพาะในงานวันพ่อซึ่งทางสถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองฮ่องกงเป็นคนจัดและเชิญพวกเรา หลังจากนั้นผมก็พยายามนัดรวมกลุ่มกันและพบปะกับคนไทยที่นี่ จนตอนนั้นสามารถตั้งเป็นสมาคมคนไทยได้ในที่สุด

แต่ก็อย่างที่กล่าวไว้ตอนต้นแหละครับ สภาพแวดล้อมในฮ่องกงนั้นเป็นเมืองของคนทำงานที่อาจจะดูเหนื่อยและเวลาเป็นเงินเป็นทองกันหมด คนไทยบางคนอาจจะชอบอยู่คนเดียว ทำให้ผมมองเห็นได้ชัดเลยว่าถ้าไม่มีคนริเริ่มทำให้งานลื่นไหลขึ้นซักเลื้อน มันก็จะมีอะไรให้เห็นขึ้นมาซักที ดังนั้นสมาคมที่นั่นจึงได้ตั้งขึ้นมาเพื่อให้คนไทยที่เป็นนักเรียน

ที่นั่นได้ช่วยเหลือกันได้ในอนาคต ผมคิดว่านั่นคือกิจกรรมที่สามารถตอบแทนสังคมและเป็นสิ่งที่ทำให้ผมรู้สึกว่ามีชีวิตที่สมดุลขึ้นหลังจากการทำงานและการเรียนที่เหน็ดเหนื่อยในแต่ละวันครับ อย่างไรก็ตามในตอนนั้นผมได้รับความร่วมมือจากน้อง ๆ นักเรียนไทย และพี่ ๆ คนอื่น ๆ จนตอนนั้นมีสมาชิกของสมาคมได้ประมาณ 40 คน ซึ่งประกอบไปด้วย อาจารย์ นักเรียน และคนที่ทำงานออฟฟิศในบริษัทข้ามชาติต่าง ๆ

นั่นอาจจะเป็นจุดเริ่มต้นจุดเล็ก ๆ อีกจุดหนึ่ง ที่ทำให้พอลกลับมาทำงานในประเทศไทยแล้วก็อยากทำงานตอบแทนสังคมผ่านสิ่งที่เราทำได้จากวิชาชีพของเรา โดยเริ่มจากการเป็นกรรมการสมาคมนักคณิตศาสตร์ประกันภัยแห่งประเทศไทยก่อน จึงค่อยขยายขึ้นมาเป็นรองนายกสมาคมฯ และได้รับความไว้วางใจให้เป็นนายกสมาคมฯ ในที่สุดสุดท้ายนี้ ก็เลยอยากขอบคุณผู้ใหญ่และคนรอบข้างทุกคนที่ให้โอกาสได้รับประสบการณ์ ได้มอบเวทีให้แสดงบทบาทและใช้ความรู้จากเวทีเล็ก ๆ จึงค่อย ๆ เป็นเวทีที่ใหญ่ขึ้นมา

และแล้ววันทีกลับเมื่อครั้งไปทำงานที่ฮ่องกง ก็คงขอจบแต่เพียงเท่านี้ ผมเชื่อว่าทุกคนที่มองย้อนอดีตกลับไปดูตัวเองในความทรงจำในช่วงหนึ่ง ๆ นั้น ต่างสถานที่ ต่างเวลา ต่างโอกาส จะทำให้ได้ความรู้สึกที่ต่างกัน ถึงแม้มันจะเป็นความทรงจำที่ดีหรือไม่ก็ตามแต่ทุก ๆ ความทรงจำนั้นก็มีความสำคัญกับเรา ขอขอบคุณครับที่ติดตามอ่านกันมาถึงจุดนี้ ก็หวังว่าบันทึกกลับ (ที่ไม่ลับอีกต่อไป) จากความทรงจำของคน ๆ หนึ่งที่อาศัยแรงบันดาลใจเป็นตัวขับเคลื่อนความฝันจะเป็นหนึ่งในประสบการณ์ที่มีประโยชน์และแบ่งปันกันสนุก ๆ ครับ





ฎีกาย่อ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 381/2560

โจทก์ บริษัท ส.ประกันภัย จำกัด (มหาชน)

จำเลย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 425

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 31



ตารางกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เป็นกรมธรรม์ที่ออกตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งบังคับให้เจ้าของรถจะต้องจัดให้มีการประกันตามมาตรา 7 ดังนั้น เมื่อโจทก์ในฐานะผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นค่าเสียหายเบื้องต้น 13,883 บาท ตามกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถแล้ว โจทก์ย่อมมีสิทธิไล่เบี้ยเอาจาก ส. ผู้ชำรุดโดยสารประจำทางที่ก่อให้เกิดความเสียหายเพราะประมาทเลินเล่อได้ตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 31 อันเป็นสิทธิไล่เบี้ยที่เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมายเฉพาะ ทั้งจำเลยเป็นนายจ้างของ ส. ผู้ซึ่งได้กระทำละเมิดไปในทางการที่จ้าง แม้จำเลยจะมีใช้บุคคลตามมาตรา 31 ก็ตาม แต่นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น ตาม ป.พ.พ. มาตรา 425 โจทก์จึงมีสิทธิไล่เบี้ยเอาค่าเสียหายเบื้องต้นดังกล่าวจากจำเลยได้ด้วย จำเลยจึงต้องรับผิดชอบต่อโจทก์

โจทก์ฟ้องขอให้บังคับจำเลยชดใช้เงิน 14,777 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปีของต้นเงิน 13,883 บาทนับแต่วันถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์

จำเลยให้การขอให้อยกฟ้อง

ศาลชั้นต้นพิพากษาให้จำเลยชำระเงิน 13,883 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปีนับแต่วันที่ 13 มิถุนายน 2550 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ แต่ดอกเบี้ยคำนวณถึงวันฟ้อง (ฟ้องวันที่ 15 พฤษภาคม 2551) ต้องไม่เกิน 894 บาท กับให้จำเลยใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์ โดยกำหนดค่าทนายความ 3,000 บาท

จำเลยอุทธรณ์

ศาลอุทธรณ์พิพากษายืน ค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นอุทธรณ์ให้เป็นพับ

จำเลยฎีกา

ศาลฎีกาแผนกคดีพาณิชย์และเศรษฐกิจวินิจฉัยว่า คดีนี้ทุนทรัพย์ที่พิพาทในชั้นฎีกาไม่เกินสองแสนบาท ต้องห้ามฎีกาในข้อเท็จจริงตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 248 วรรคหนึ่ง (ที่ใช้บังคับขณะยื่นฟ้อง) ในการวินิจฉัยข้อกฎหมายของศาลฎีกา จำต้องฟังข้อเท็จจริงตามที่ศาลชั้นต้นวินิจฉัยมาแล้วว่า โจทก์เป็นผู้รับประกันภัยรถจักรยานยนต์ หมายเลขทะเบียน ขนว-ขอนแก่น 953 ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ตามตารางกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถไว้จากนายสร้อย เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2550 เวลา 22.05 นาฬิกา นายสมจิตร ลูกจ้างของจำเลยชำรุดโดยสารประจำทางสาย 40 หมายเลขทะเบียน 13-9834 กรุงเทพมหานคร ในทางการที่จ้างของจำเลยโดยประมาทชนรถจักรยานยนต์ที่โจทก์เป็นผู้รับประกันภัย เป็นเหตุให้นายสันติ ผู้ชำรุดรถจักรยานยนต์ได้รับบาดเจ็บ โจทก์จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นค่ารักษาพยาบาลของนายสันติผู้ประสบภัยจากรถให้บริษัทโรงพยาบาลรามคำแหง จำกัด (มหาชน) ไปแล้วเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2550 เป็นเงิน 13,883 บาท ตามใบแจ้งเรียกเก็บเงินและใบอนุมัติค่าสินไหมผู้ประสบภัย

มีปัญหาข้อกฎหมายที่ต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยว่า จำเลยต้องรับผิดชอบต่อโจทก์หรือไม่ โดยจำเลยฎีกาว่า จำเลยเป็นเพียงผู้ประกอบการจำเลยไม่ใช่เจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถหรือผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 31 จำเลยจึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์นั้น เห็นว่า ตารางกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เป็นกรมธรรม์ที่ออกตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งบังคับให้เจ้าของรถจะต้องจัดให้มี

การประกันภัยตามมาตรา 7 ดังนั้นเมื่อโจทก์ในฐานะผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นค่าเสียหายเบื้องต้น 13,883 บาท ตามกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ข้อ 3 แล้ว โจทก์ย่อมมีสิทธิไล่เบี้ยเอาจากนายสมจิตร ผู้ขับรถโดยสารประจำทางที่ก่อให้เกิดความเสียหายเพราะประมาทเลินเล่อได้ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 31 อันเป็นสิทธิไล่เบี้ยที่เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมายเฉพาะ ทั้งจำเลยเป็นนายจ้างของนายสมจิตรซึ่งได้กระทำละเมิดไปในทางการที่จ้าง แม้จำเลยจะมีใช้บุคคลตาม

มาตรา 31 ก็ตาม แต่นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 โจทก์จึงมีสิทธิไล่เบี้ยเอาค่าเสียหายเบื้องต้นดังกล่าวจากจำเลยได้ด้วย จำเลยจึงต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ ที่ศาลอุทธรณ์พิพากษามานั้น ศาลฎีกาเห็นพ้องด้วย ฎีกาของจำเลยฟังไม่ขึ้น

พิพากษายืน ค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นฎีกาให้เป็นพับ
(เทพ อิงคสิทธิ์-เกษม เกษมปัญญา-ทองธาร เหลืองเรืองรอง)

ย่อคำชี้ขาด

ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 2224/2562

เรื่อง ประกันภัยรถยนต์ (ระยะเวลาคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย)
ประเด็นข้อพิพาทมีว่า คู่กรณีต้องรับผิดชอบหรือไม่ เพียงใด

ข้อเท็จจริงในข้อพิพาทนี้มีว่า ผู้เสนอข้อพิพาทเป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์คันหมายเลขทะเบียน ตมภ-4508 กรุงเทพมหานคร ส่วนคู่กรณีเป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์คันหมายเลขทะเบียน วล-8577 กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2558 รถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทขับมาตามถนนนครอินทร์ เมื่อขับมาถึงที่เกิดเหตุก่อนสะพานข้ามแยกติวานนท์ ถนนนครอินทร์ ได้มีรถคู่กรณีขับโดยประมาทเฉี่ยวชนรถผู้เสนอข้อพิพาทได้รับความเสียหาย ผู้เสนอข้อพิพาทจึงนำรถเข้าซ่อมเป็นเงินจำนวน 10,945 บาท จึงรับช่วงสิทธิมาเรียกร้องค่าเสียหายจากคู่กรณีจำนวนดังกล่าวพร้อมด้วยดอกเบี้ย

คู่กรณียื่นคำคัดค้านว่าคู่กรณีไม่ได้รับประกันภัยรถยนต์คันหมายเลขทะเบียน วล-8577 กรุงเทพมหานคร ในขณะเกิดเหตุ

อนุญาโตตุลาการวินิจฉัยว่า กรมธรรม์ของคู่กรณีระบุเริ่มต้นวันที่ 6 พฤษภาคม 2558 แต่ไม่ระบุเวลาเริ่มต้นไว้ คงระบุวันสิ้นสุดไว้ว่าวันที่ 6 พฤษภาคม 2559 เวลา 16.30 นาฬิกา แต่เมื่อหลักฐานของ

ผู้เสนอข้อพิพาท เช่น บันทึกปากคำของผู้ขับรถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาท ระบุเวลาเกิดเหตุของวันที่ 6 พฤษภาคม 2558 เวลา 08.36 นาฬิกา และตามรายงานประจำวันขณะผู้ขับรถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทไปแจ้งความ เวลา 12.55 นาฬิกา ของวันที่ 6 พฤษภาคม 2558 โดยแจ้งว่าวันนี้หมายถึงวันที่ 6 พฤษภาคม 2558 เวลา 09.00 นาฬิกา เมื่อกรมธรรม์ของคู่กรณีไม่ระบุเวลาเริ่มต้น แต่ขณะเกิดเหตุเป็นวันที่ 6 พฤษภาคม 2558 ตามบันทึกปากคำของผู้ขับรถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาท ระบุเวลาเกิดเหตุ 08.36 นาฬิกา ก็ดี หรือตามที่ผู้ขับรถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทไปแจ้งความ ระบุวันที่ 6 พฤษภาคม 2558 เวลา 09.00 นาฬิกา ก็ดี หรือตามภาพถ่ายที่ถ่ายให้เห็นรถทั้งสองฝ่ายเป็นเวลาสว่างแล้วก็ดี ซึ่งเป็นเวลาที่บริษัทคู่กรณีเริ่มทำงานแล้ว จึงพอรับฟังว่ากรมธรรม์ของคู่กรณีคุ้มครองแล้ว

อนุญาโตตุลาการชี้ขาดให้คู่กรณีชำระเงินจำนวน 10,945 บาท พร้อมดอกเบี้ยกับให้ใช้ค่าธรรมเนียมแทนผู้เสนอข้อพิพาท





รายชื่อบริษัทสมาชิกสมาคมประกันวินาศภัยไทย

1 บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2285 8888
โทรสาร: 0 2610 2100
URL: www.bangkokinsurance.com
E-mail: corp.com1@bangkokinsurance.com

11 บริษัท เจมาร์ท ประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2099 0555
โทรสาร: 0 2246 2357
URL: www.jaymartinsurance.co.th

21 บริษัท ไทยไพบูลย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2246 9635-54
โทรสาร: 0 2246 9660-1
URL: www.thaipaiboon.com
E-mail: communic@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 ชับบสามัคคีประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2555 9100
โทรสาร: 0 2955 0205
URL: www.chubb.com/th
E-mail: CorporateAffairs.TH@Chubb.com

22 บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2660 6111, 0 2666 8088
โทรสาร: 0 2660 6100, 0 2666 8080
URL: www.thaire.co.th
E-mail: mailbox@thaire.co.th

3 บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2624 1111
โทรสาร: 0 2624 1234
URL: www.kpi.co.th
E-mail: admin@kpi.co.th

13 บริษัท ชมโปะ ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2119 3000
โทรสาร: 0 2636 2340-1
URL: www.sompo.co.th
E-mail: cs@sompo.co.th

23 บริษัท ไทยศรีประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2820 7000 Call Center: 1219
โทรสาร: 0 2439 4840
URL: www.thaisri.com
E-mail: info@thaisri.com

4 บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

โทรศัพท์: 0 2100 9191 Call Center: 1791
โทรสาร: 0 2396 2093-4
URL: www.rvp.co.th

14 บริษัท ซิกน่าประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2651 5995 Call Center: 1758
โทรสาร: 0 2650 9600, 0 2650 9720
URL: www.cigna.co.th
E-mail: executiveth@cigna.com

24 บริษัท ไทยเศรษฐกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2853 8888 สายด่วน: 1352
โทรสาร: 0 2853 8889
URL: www.tsi.co.th
E-mail: webmaster@tsi.co.th

5 บริษัท คิง ไว ประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2624 1000
โทรสาร: 0 2238 0836
URL: www.kwgi.com
E-mail: info.thailand@kwgi.com

15 บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2239 2200 Call Center: 1736
โทรสาร: 0 2239 2049
URL: www.dhipaya.co.th
E-mail: nongluxi@dhipaya.co.th

25 บริษัท ธนชาตประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2308 9300 สายด่วน: 0 2662 8999
โทรสาร: 0 2308 9333
URL: www.thanachartinsurance.co.th
E-mail: mail.insure@thanachart.co.th

6 บริษัท คัมภีร์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2257 8000
โทรสาร: 0 2253 3701, 0 2253 4222
URL: www.tokiomarine.com/th/th-general
E-mail: products@tokiomarinesafety.co.th

16 บริษัท ทูเนปรีประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2078 5656 สายด่วน: 1183
โทรสาร: 0 2078 5601-3
URL: www.tuneprotect.co.th
E-mail: customercare@tuneprotect.com

26 บริษัท นาวิกประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2664 7777 Call Center: 1748
โทรสาร: 0 2636 7999
URL: www.navakij.co.th
E-mail: customerservice@navakij.co.th

7 บริษัท เคเอสเค ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2022 1111
โทรสาร: 0 2022 1122-3
URL: www.kskinsurance.co.th
E-mail: info.thailand@kskgroup.com

17 บริษัท เทเวศประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2670 4444 Hotline: 1291
โทรสาร: 0 2629 1080
URL: www.deves.co.th
E-mail: dvsins@deves.co.th

27 บริษัท นามสินประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2016 3333 Call Center: 0 2107 3333
โทรสาร: 0 2911 4477, 0 2911 4481
URL: www.namsengins.co.th
E-mail: email@namsengins.co.th

8 บริษัท จรัณประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2276 1024
โทรสาร: 0 2275 4919
URL: www.charaninsurance.com
E-mail: charanins@charaninsurance.co.th

18 บริษัท ไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2613 0100, 0 2613 0123 Claim Hotline: 1309
โทรสาร: 0 2652 2870-2
URL: www.thaiins.com
E-mail: tic@thaiins.com

28 บริษัท นิวอินเดียแอสซัวรันซ์ 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 จีเน่ อินซัวรันส์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2261 3680
โทรสาร: 0 2259 1402, 0 2261 3690
URL: www.genie.co.th

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 บางกอกสหประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2238 4111, 0 2233 6920-9
สายด่วน: 0 2233 1998-9
โทรสาร: 0 2237 1856
URL: www.bui.co.th
E-mail: bui@bui.co.th

10 บริษัท เจเนอราลี่ ประกันภัย (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2685 3828 Call Center: 1394
โทรสาร: 0 2685 3830
URL: www.generali.co.th
E-mail: gen-complaint@generali.co.th

20 บริษัท ไทยพัฒนาประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2253 4141, 0 2253 4343
โทรสาร: 0 2253 0550, 0 2253 0606
URL: www.thaipat.co.th
E-mail: info@thaipat.co.th

30 บริษัท ประกันภัยไทยวิวัฒน์ จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2695 0800 Call Center: 1231
โทรสาร: 0 2695 0808
URL: www.thaivivat.co.th



31 บริษัท แปซิฟิก ครอส ประกันสุขภาพ จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2401 9189
โทรสาร: 0 2401 9187
URL: www.pacificcrosshealth.com
E-mail: contactus@th.pacificcrosshealth.com

39 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

47 บริษัท เอฟพีจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2231 2640
โทรสาร: 0 2231 2653-4
URL: www1.fpgins.com

32 บริษัท พุทธธรรมประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2105 4689
โทรสาร: 0 2911 0991-4
URL: www.phutthatham.com
E-mail: pti@phutthatham.com

40 บริษัท สินมั่นคงประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2378 7000 Call Center: 1596
โทรสาร: 0 2377 3322
URL: www.smk.co.th
E-mail: hr@smk.co.th

48 บริษัท เอ็ม เอส ไอ จี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2825 8888 Call Center: 0 2007 9000
สายด่วน: 1259
โทรสาร: 0 2318 8550
URL: www.msig-thai.com

33 บริษัท ฟอลคอนประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2037 9888, 0 2037 9988, 0 2037 9955
โทรสาร: 0 2676 9898
URL: www.falconinsurance.co.th
E-mail: fcicustomerservice@falconinsurance.co.th

41 บริษัท อลิอันซ์ ออยุธยา ประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2657 2555 สายด่วน: 1292
โทรสาร: 0 2657 2500
URL: www.azay.co.th
E-mail: info@azay.co.th

49 บริษัท เอรಾವินประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2224 0056
โทรสาร: 0 2221 1390
URL: www.erawanins.com
E-mail: eichotline@erawanins.com

34 บริษัท มิตรชยุ สมิตโตโม อินซัวรันซ์ จำกัด สาขาประเทศไทย

โทรศัพท์: 0 2679 6165-87 สายด่วน: 0 2679 5000
โทรสาร: 0 2679 6209-14
URL: www.ms-ins.co.th
E-mail: info@ms-ins.co.th

42 บริษัท อาคเนย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2631 1311 Call Center: 1726
โทรสาร: 0 2237 7409
URL: www.southeastinsurance.co.th
E-mail: contact@tgh.co.th

50 บริษัท เอไอจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2649 1999
โทรสาร: 0 2658 0619
URL: www.aig.co.th

35 บริษัท มิตรแท้ประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2640 7777
โทรสาร: 0 2640 7799
URL: www.mittare.com
E-mail: contactcenter@mittare.com

43 บริษัท อินทรประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2247 9261 สายด่วน: 0 2642 5353, 08 8819 9910
โทรสาร: 0 2247 9260
URL: www.indara.co.th
E-mail: contact@indara.co.th

51 บริษัท เอไอเอ จำกัด (ประกันวินาศภัย) สาขาประเทศไทย

โทรศัพท์: 0 2783 4888 Call Center: 0 2783 4884
โทรสาร: 0 2783 4889
URL: www.aianonline.co.th
E-mail: thsc-nlc.os@aia.com

36 บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2665 4000, 0 2290 3333 Call Center: 1484
โทรสาร: 0 2665 4166, 0 2274 9511, 0 2276 2033
URL: www.muangthaiinsurance.com
E-mail: info@muangthaiinsurance.com

44 บริษัท เอช ไอเอ็นเอ โอเวอร์ซีส์ อินซัวรันซ์ จำกัด สาขาประเทศไทย

โทรศัพท์: 0 2611 4040
โทรสาร: 0 2611 4324
URL: www.chubb.com/th
E-mail: customerservice.th@chubb.com

52 บริษัท แอ็กซ่าประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2118 8000 Call Center: 0 2118 8111
โทรสาร: 0 2285 6383
URL: www.axa.co.th
E-mail: axathai@axa.co.th

37 บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2129 8888 สายด่วน: 1557
โทรสาร: 0 2641 3900
URL: www.viriyah.co.th
E-mail: info@viriyah.co.th

45 บริษัท เอ็ทน่า ประกันสุขภาพ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2677 0000 Call Center: 0 2232 8666
โทรสาร: 0 2230 6500
URL: www.aetna.co.th

53 บริษัท แอลเอ็มจี ประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2661 6000 Call Center: 1790
โทรสาร: 0 2665 2728
URL: www.lmginsurance.co.th

38 บริษัท สหนิภัยประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2236 0049, 0 2236 1290, 0 2236 1291
โทรสาร: 0 2236 1300, 0 2236 1211
URL: www.union-insurance.com
E-mail: info@union-insurance.com

46 บริษัท เอฟดับบลิวดีประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2202 9500, 0 2760 9500
โทรสาร: 0 2202 9555
URL: www.fwdgi.co.th
E-mail: enquiry@fwdgi.co.th

54 บริษัท ไอโออี กรุงเทพ ประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์: 0 2780 8000 สายด่วน: 1429
โทรสาร: 0 2677 3979
URL: www.aioibkkins.co.th
E-mail: ABI-PR@aioibkkins.co.th

หมายเหตุ:

1. บริษัท เอเชียประกันภัย 1950 จำกัด (มหาชน) ถูกเพิกถอนใบอนุญาต เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2564
2. บริษัท เดอะ วัน ประกันภัย จำกัด (มหาชน) ถูกเพิกถอนใบอนุญาต เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2564
3. บริษัท คิง วั ประกันภัย จำกัด (มหาชน) เปลี่ยนแปลง URL
4. บริษัท เจมาร์ท ประกันภัย จำกัด (มหาชน) แก้ไขหมายเลขโทรศัพท์ (เหลือ 1 เบอร์)



สมาคมประกันวินาศภัยไทย
Thai General Insurance Association

เกษตรกรที่ปลูก

ข้าวนาปี หรือ

ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์

หากเกิดภัย รับมือได้
ด้วยแอปพลิเคชัน

“มะลิซ้อน”

3 ขั้นตอน
แจ้งความเสียหาย
สำหรับเกษตรกร

1.

โหลดแอปและลงทะเบียน

มีประกันภัยข้าวนาปี หรือข้าวโพดเลี้ยงสัตว์
โหลดแอปพลิเคชันและลงทะเบียนไว้ได้เลย

2.

บันทึกข้อมูลแปลงเพาะปลูก

เพื่อยืนยันพื้นที่เพาะปลูกในปัจจุบัน
โดยไม่ต้องรอมีภัย

3.

แจ้งรายงานความเสียหาย

เมื่อเกิดภัยให้รายงานความเสียหาย
และส่งข้อมูลไว้ในระบบ

หมายเหตุ:

1. กรณีพื้นที่ประกาศเป็นพื้นที่ประสบภัยพิบัติ
จะใช้ข้อมูล กษ.02 เพื่อการประกันภัย
ในการพิจารณาจ่ายค่าสินไหมทดแทน
2. กรณีพื้นที่ไม่ประกาศเป็นพื้นที่ประสบภัยพิบัติ
สมาคมประกันวินาศภัยไทย จะใช้ข้อมูลที่ท่าน
บันทึกไว้ร่วมกับข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียม
เพื่อประเมินความเสียหายและใช้พิจารณา
ช่วยเหลือต่อไป

ดาวน์โหลดได้ที่



Available on the
Google Play



Download on the
App Store

โครงการประกวดสื่อ Infographic

**มารู้จักกับ
ประกันวินาศภัย**

เชิญชวนนักเรียน นิสิต นักศึกษา ออกแบบสื่อ โปสเตอร์อินโฟกราฟิก ชิงโล่รางวัลและทุนการศึกษา

มูลค่ารวมกว่า **100,000** บาท

เนื้อหาความรู้ด้านการประกนภัย ผู้สนใจส่งผลงานสามารถสร้างสรรค์
ภาพอินโฟกราฟิกพร้อมข้อมูลหรือเนื้อหาที่ให้ความรู้เกี่ยวกับ

"การประกันวินาศภัย"

ในหัวข้อที่เกี่ยวข้อง อย่างใดอย่างหนึ่งดังนี้

การประกันวินาศภัยคืออะไร ?

เลือกได้เพียง 1 หัวข้อ

- การประกันอุบัติเหตุ
- การประกันภัยรถยนต์
- การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง
- การประกันภัยเบ็ดเตล็ด

รับสมัคร

ตั้งแต่วันที่ - 15 มกราคม 2565

Workshop: 21 มกราคม 2565



สมัครได้ที่ QR Code
หรือเว็บไซต์ www.ckp.or.th

หมวดส่งผลงาน

25 กุมภาพันธ์ 2565

สนใจดูกติกาและรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่
www.fgia.org หรือสอบถามข้อมูล



0 2108 8399 តំ 1103
0 2108 8399 តំ 1105