



วารสาร

ประกันภัย

119

ปีที่ 28 ฉบับที่ 119 เดือน เมษายน-มิถุนายน 2556

ISSN 0859-9548

เปิดใจ...อานนท์ วังวสุ

นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย คนใหม่

เริ่มแล้ว...สอบตัวแทนประกันวินาศภัย
ด้วยระบบคอมพิวเตอร์

โครงการพัฒนาต้นแบบแผนที่
และแบบจำลองการประเมินพื้นที่
เสี่ยงภัยจากน้ำท่วมเพื่อการพิจารณา
รับประกันวินาศภัย ระยะที่ 2

Insurance Banana Skins 2013



โครงการชนแล้วแยก
ประหยัเวลา ช่วยแก้ปัญหารถจากร



การแสวงหาโอกาสในการทำธุรกิจ
โลจิสติกส์ บนเส้นทาง
Southern Economic Corridor (SEC)

ทำไมคนเก่งๆ จึงจากไป?



บก.แกลง	3
รอบรู้ประกันภัย	
• โครงการชนแล้วแยก “กรอก-แลก-แยกย้าย” ประหยัดเวลา ช่วยแก้ปัญหาจราจร	4
• โครงการพัฒนาต้นแบบแผนที่และแบบจำลอง การประเมินพื้นที่เสี่ยงภัยจากน้ำท่วม เพื่อการพิจารณารับประกันวินาศภัย ระยะที่ 2	7
• การสอบตัวแทนประกันวินาศภัยด้วยระบบคอมพิวเตอร์	9
• การแสวงหาโอกาสในการทำธุรกิจโลจิสติกส์บนเส้นทาง Southern Economic Corridor (SEC)	11
• มุมมองและการบริหารงานภายใต้สภาวะการแข่งขัน ของตลาดแรงงานในปัจจุบัน	25
Risk Intelligence	
Insurance Banana Skins 2013	27
เรื่องเด่น	
เปิดใจ...อานนท์ วัจวสุ นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย คนใหม่	17
ระเบียงภาพ	20
รอบรู้ประกันภัย	30
ประกาศ	32
ฎีกาย่อ และย่อคำชี้ขาดอนุญาโตฯ	34
สรรหามาเล่า	
ทำไมคนเก่งๆ จึงจากไป?	36
รายนามบริษัทสมาชิก	37

ก้าวเข้าสู่ไตรมาสที่สองของปี 2556 กันแล้ว วารสารประกันภัย ยังคงเป็นสื่อกลางในการติดตามเหตุการณ์ และความเคลื่อนไหวในแวดวงธุรกิจประกันวินาศภัย มาแนะนำให้อ่านทุกท่านได้รับทราบ และเรื่องราวที่ต่อเนื่องจากฉบับที่แล้ว ได้นำเสนอรายละเอียดของการเลือกตั้ง คณะกรรมการบริหารสมาคมประกันวินาศภัยไทย ประจำปี 2556-2558 ไปแล้วนั้น ฉบับนี้ได้ติดตามผลการเลือกตั้ง

สมาคมฯ ชุดใหม่ ประจำปี 2556-2558

นอกจากนี้ ยังมีเรื่องราวต่างๆ ที่น่าสนใจและเป็นประโยชน์ เช่น โครงการชนแล้วแยก ซึ่งเป็นโครงการที่ช่วยลดปัญหาการจราจรด้วยระบบประกันภัยรถยนต์ เมื่อรถเกิดเหตุเฉี่ยวชนกัน เพียงกรอกเอกสารชนแล้วแยกแลกเปลี่ยนกับคู่กรณี จากนั้นก็สามารถแยกย้ายรถได้ทันที โดยไม่ต้องรอเจ้าหน้าที่บริษัทประกันภัยมาบริการที่

เกิดเหตุ สามารถติดตามรายละเอียดได้ภายในเล่ม และอีกโครงการที่สำคัญคือ โครงการพัฒนาต้นแบบแผนที่และแบบจำลองการประเมินพื้นที่เสี่ยงภัยจากน้ำท่วม เพื่อการพิจารณารับประกันวินาศภัย ระยะที่ 2 ที่มีการขยายพื้นที่ให้ครอบคลุมทุกกลุ่มน้ำทั่วประเทศ สำหรับผู้ที่สนใจจะเป็นตัวแทนประกันวินาศภัย

ตั้งแต่เดือนกรกฎาคมนี้ สมาคมประกันวินาศภัยไทย จะทำการจัดสอบด้วยระบบคอมพิวเตอร์โดยเริ่มที่สนามสอบส่วนกลางในกรุงเทพฯ ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทยก่อน ซึ่งจะทำให้ผู้สอบนั้นได้รับทราบผลการสอบได้ทันที และเรื่องราวที่น่าสนใจอื่นๆ เช่น การแสวงหาโอกาสในการทำธุรกิจโลจิสติกส์บนเส้นทาง Southern Economic Corridor (SEC) มุมมองและการบริหารงานภายใต้สภาวะการแข่งขันของตลาดแรงงานในปัจจุบัน และ Insurance Banana Skins 2013 เป็นต้น และติดตามเรื่องราวความเคลื่อนไหวต่างๆ ของช่วงครึ่งปีหลังในวารสารประกันภัยฉบับต่อไปครับ

บรรณาธิการ

วารสารประกันภัย

ปีที่ 28 ฉบับที่ 119 เดือน เมษายน-มิถุนายน 2556

ISSN 0859-9548

119

เจ้าของ: สมาคมประกันวินาศภัยไทย **คณะผู้จัดทำ:** คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและประชาสัมพันธ์ นางนวลพรรณ ลำช้า (ประธาน) นายสุเทพ จันทร์ศรีขวาลา (กรรมการที่ปรึกษา) นายอรัญ ศรีว่องไทย (รองประธาน) นางกรทิพย์ มงคลชัยธัญญา (รองประธาน) นายชูชัย วชิรบรรจง (ที่ปรึกษา) นายอติวัฒน์ ศุภสวัสดิ์วัชร (ที่ปรึกษา) นายก็เดช อนันต์ศิริประภา (ที่ปรึกษา) นางดวงดาว วิจักขณ์จารุ (ที่ปรึกษา) นางสาวกานดา วัฒนายิ่งสมสุข (กรรมการ) ดร. บุญส่ง เสริมศรีสุวรรณ (กรรมการ) นางณัฐฐณี ทูลแสงงาม (กรรมการ) นายอินทัช วงศ์ไวยขจร (กรรมการ) นายสุชาติ สุทยานันท์ (กรรมการ) นายเกริกไกร วิทยาสงเคราะห์ (กรรมการ) นายพศวีร์ จิงจิระสิทธิ์ (กรรมการ) นางสาวอัญชลี ชัยวงศ์ขจร (กรรมการ) นางปิยมาภรณ์ กู้กิตติไมตรี (กรรมการ) นายเอกชัย สาระชีพ (กรรมการ) นายธิตินันท์ สุวรรณปากแพรง (กรรมการ) **ที่ปรึกษากองบรรณาธิการ:** นางปราณี ภาษีผล **บรรณาธิการ:** นายถนัด จีระชัยไพศาล **หัวหน้ากองบรรณาธิการ:** นางสาววัลย์ลิกา บุรณ์ทอง **กองบรรณาธิการ:** นายสุพนธ์ นากสุวรรณภา นางสาวกัลยา จุกหอม นางศิริพร สุโรจนกุล นางสาวศุภิสรา พิขุนทด นางสาวปรียาพรรณ ศรีชาย นางสาวนวลปรางค์ เขตสินชัย

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

223 ซอยร่วมฤดี ถนนวิบูลย์ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์: 0-2256-6032-8 โทรสาร: 0-2256-6039-40
Website: www.thaigia.com E-mail: general@thaigia.com

รูปเล่ม: บริษัท ทริฟเฟิลพลัส ครีเอชั่น จำกัด โทรศัพท์ & โทรสาร: 0-2939-2781-2

บทความและความคิดเห็นในวารสารฉบับนี้เป็นความคิดเห็นของแต่ละบุคคล สมาคมประกันวินาศภัยไทยไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป



โครงการ ชนแล้วแยก

“กรอก-แลก-แยกย้าย”

ประหยัดเวลา ช่วยแก้ปัญหาทางจราจร



โครงการ ชนแล้วแยก

Knock for Knock

ประหยัดเวลา ช่วยแก้ปัญหาทางจราจร



สมาคมประกันวินาศภัยไทย
Thai General Insurance Association



มีเอกสารชนแล้วแยก



เกิดอุบัติเหตุ



ทั้ง 2 ฝ่ายตกลงกันได้

กรอก • แลก • แยกย้าย
ได้ทันที

สมาคมประกันวินาศภัยไทย และ บริษัทสมาชิกผู้ประกอบการด้านการประกันภัยรถยนต์ ผสานความร่วมมือกันดำเนินโครงการชนแล้วแยก หรือ Knock for Knock อีกครั้ง ภายใต้แนวคิด **กรอก-แลก-แยกย้าย** พัฒนารูปแบบการใช้ที่ไม่ยุ่งยาก ผู้เอาประกันภัยได้รับประโยชน์ มั่นใจช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด ประหยัดเวลา ลดการสูญเสียพลังงานจากปัญหาการติดขัด พร้อมเริ่มโครงการวันที่ 1 มิถุนายน 2556

เนื่องด้วยปัจจุบันปัญหาการจราจรบนท้องถนนเป็นปัญหาที่ทวีความรุนแรงขึ้นทุกขณะเนื่องจากมีปริมาณรถยนต์หนาแน่นเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดและอาจเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนกันบนท้องถนนเพิ่มขึ้นตามลำดับด้วย ส่งผลให้เกิดการสูญเสียเวลา เสียพลังงานเป็นจำนวนมาก สาเหตุที่สำคัญประการ

หนึ่ง คือ เมื่อเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนกันขึ้น จะเกิดการกีดขวางทางจราจร เนื่องจากแต่ละฝ่ายไม่ยอมเคลื่อนย้ายรถที่เกิดการเฉี่ยวชนดังกล่าว ส่งผลให้การจราจรเกิดการติดขัดมากยิ่งขึ้น และลุกลามไปยังเส้นทางที่ต่อเนื่องกัน

ดังนั้น เพื่อลดปัญหาการจราจร ลดความสูญเสียพลังงาน และเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้เอาประกันภัยและผู้ใช้รถใช้ถนน สมาคมประกันวินาศภัยไทย โดยความร่วมมือจากบริษัทสมาชิกผู้ประกอบการด้านการประกันภัยรถยนต์ พร้อมใจกันดำเนินโครงการ “ชนแล้วแยก” เพื่อให้รถที่เกิดอุบัติเหตุสามารถแยกย้ายรถได้ทันที โดยไม่ต้องรอเจ้าหน้าที่บริษัทประกันภัยมาในที่เกิดเหตุ โดยการแลกเอกสารชนแล้วแยกกับคู่กรณีและนำไปติดต่อบริษัท ซึ่งหากมีการใช้อย่างกว้างขวางจะช่วยให้ผู้เอาประกันภัยประหยัด

เวลาและได้รับความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น รวมทั้งแก้ไขปัญหการจราจรติดขัดได้ด้วย

สาระสำคัญโครงการชนแล้วแยก

1. รถที่สามารถใช้เอกสาร “ชนแล้วแยก” (Knock for Knock Form) แลกเปลี่ยนระหว่างกันได้นั้นจะต้องเป็นรถที่มีการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 1 ขนาด 4 ล้อ น้ำหนักไม่เกิน 4 ตัน ไม่เกิน 20 ที่นั่ง

2. รถที่เกิดเหตุจะต้องมีประกันภัยประเภทเดียวกันทั้งสองฝ่าย

3. ผู้ขับขี่ทั้งสองฝ่ายสามารถตกลงกันได้ว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายถูก ฝ่ายผิด หรือประมาททั้งสองฝ่าย

4. ผู้ขับขี่ทั้งสองฝ่ายสามารถกรอกรายละเอียดในเอกสารชนแล้วแยก (Knock for Knock Form) แล้วแลกเปลี่ยนกับคู่กรณีที่มีเอกสารแบบเดียวกัน

และแยกย้ายออกจากที่เกิดเหตุ โดยไม่ต้องรอเจ้าหน้าที่บริษัทประกันภัย

เอกสาร “ชนแล้วแยก” (Knock for Knock Form)

เอกสารชนแล้วแยก จะเป็นเอกสาร 2 ภาษา มีขนาด A5 โดยส่วนบนของเอกสารบริษัทผู้รับประกันภัยจะพิมพ์ข้อมูลไว้ให้แล้ว คือ ชื่อ-ที่อยู่ผู้เอาประกันภัย เลขที่กรมธรรม์ ยี่ห้อ ทะเบียนรถ และวันกรมธรรม์หมดอายุ ส่วนล่างของเอกสารจะให้ผู้ขับขี่รถประกันภัยในขณะเกิดเหตุเป็นผู้กรอกข้อความ คือ ชื่อผู้ขับขี่รถประกันภัย โทรศัพท์ ทะเบียนรถคู่กรณี วัน เวลาที่เกิดเหตุ และมีช่องให้ทำเครื่องหมายเลือกว่าผู้ขับขี่รถประกันภัยเป็นฝ่ายถูก ฝ่ายผิด หรือประมาททั้งสองฝ่าย พร้อมลงลายมือชื่อผู้ขับขี่รถประกันภัย

เอกสารชนแล้วแยกจะใช้เมื่อรถเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนกับรถที่มีเอกสารชนแล้วแยกเหมือนกัน ดังนั้น จะต้องเก็บเอกสารไว้ในรถตลอด

การดำเนินงานโครงการ “ชนแล้วแยก”

โครงการนี้ได้รับความร่วมมือจากบริษัทประกันภัยเข้าร่วมโครงการและมีการประชาสัมพันธ์ชี้แจงรายละเอียดโครงการให้กับเจ้าหน้าที่ของบริษัท ตัวแทน นายหน้า อยู่คู่สัญญาและผู้ให้เช่าชื่อได้รับทราบโดยมีข้อความที่ใช้ในการประชาสัมพันธ์โครงการว่า “กรอก-แลก-แยกย้าย” พร้อมจัดทำสติ๊กเกอร์สัญลักษณ์โครงการตัว K สีฟ้าสำหรับติดกระจกด้านหน้ารถยนต์ ซึ่งผู้เอาประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ประเภท 1 ขนาด 4 ล้อ น้ำหนักไม่เกิน 4 ตัน ไม่เกิน 20 ที่นั่ง จะได้รับเอกสาร “ชนแล้วแยก” (Knock



for Knock Form) ซึ่งเป็นเอกสาร 2 ภาษา ใช้งานง่าย กรอกรายละเอียดไม่ยุ่งยาก และมีขนาดเล็กลงจากขนาด A4 เป็น A5 และจะใช้เมื่อเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนกัน ให้สังเกตว่ารถคู่กรณีมีสัญลักษณ์สติ๊กเกอร์ตัว K หรือมีเอกสารชนแล้วแยกเหมือนกัน และทั้งสองฝ่ายตกลงกันได้ก็สามารถกรอกรายละเอียดในเอกสารของตนเองแล้วแลกกับคู่กรณี จากนั้นก็แยกย้ายรถได้ทันทีโดยไม่ต้องรอเจ้าหน้าที่สำรวจอุบัติเหตุ และนำเอกสารชนแล้วแยกไปติดต่อบริษัทประกันภัยของตนเอง หรือหากยังต้องการให้เจ้าหน้าที่สำรวจอุบัติเหตุออกไปบริการ ณ จุดเกิดเหตุ ก็สามารถแจ้งบริษัทประกันภัยออกไปให้บริการได้

สมาคมประกันวินาศภัยไทย ได้มีการประชาสัมพันธ์ชี้แจงรายละเอียดโครงการให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบแล้ว ดังนั้น ผู้เอาประกันภัยจึงมั่นใจได้ว่า เมื่อรถของท่านเกิดอุบัติเหตุและใช้วิธีการแลกเอกสารชนแล้วแยก จะไม่มีปัญหาในการเรียกร้องค่าสินไหม

ทดแทนกับบริษัทประกันภัยของท่านอย่างแน่นอน

ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

โครงการ “ชนแล้วแยก” ถือได้ว่าเป็นประโยชน์ต่อสังคม ต่อผู้เอาประกันภัยและต่อธุรกิจประกันภัย กล่าวคือ ช่วยลดปัญหาด้านการจราจร ลดความสูญเสียทางด้านเวลาของผู้ขับขี่รถที่มีประกันภัย เมื่อรถเกิดเหตุแล้วสามารถแลกเอกสารชนแล้วแยกแล้วก็สามารถแยกย้ายได้เลยไม่ต้องถกเถียงกัน ไม่ต้องรอเจ้าหน้าที่บริษัทประกันภัย บริษัทประกันภัยก็ไม่ต้องจัดส่งเจ้าหน้าที่สำรวจอุบัติเหตุรถยนต์ ค่าใช้จ่ายในการออกตรวจสอบอุบัติเหตุก็จะลดลง บริษัทสามารถนำค่าใช้จ่ายที่ลดลงดังกล่าวมาบริการด้านอื่นให้ผู้ทำประกันภัยได้มากขึ้นอีก อย่างไรก็ตาม การไม่เกิดอุบัติเหตุ่นั้นเป็นสิ่งที่ดีที่สุด ซึ่งถ้าทุกคนเห็นความสำคัญและช่วยกันป้องกันหรือร่วมกันลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนได้ ความสูญเสียต่างๆ ก็จะไม่เกิดขึ้น



สติ๊กเกอร์สัญลักษณ์
ตัว K สีฟ้า
สำหรับติดกระจกด้านหน้ารถยนต์

แผนพับประชาสัมพันธ์ โครงการ “ชนแล้วแยก”

ข้อควรปฏิบัติ **เมื่อท่านทำประกันภัยรถยนต์**

- 1 การทำประกันภัยจะต้องทำกับบริษัทประกันภัย หรือตัวแทนนายหน้าประกันวินาศภัยที่มีใบอนุญาตถูกต้องเท่านั้น
- 2 ตรวจสอบรายละเอียดในกรมธรรม์ประกันภัยว่ามี ความครบถ้วนถูกต้องตรงกับที่เราประกันภัยหรือไม่ หากไม่ตรงให้แจ้งบริษัทประกันภัยทันที
- 3 กรณีการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท หนึ่ง ซึ่งเป็นรถยนต์ส่วนตัว ยางสีเส้น น้ำหนัก ไม่เกิน 4 ตัน หรือ มีที่นั่งโดยสารไม่เกิน 20 ที่นั่ง ท่านจะได้รับชุดเอกสารชนแล้วแยก ประกอบด้วย สติกเกอร์สีฟ้าตัว K และเอกสารชนแล้วแยก (Knock for Knock Form) มาพร้อมกับกรมธรรม์ ประกันภัย
- 4 ควรจัดเก็บกรมธรรม์และชุดเอกสารชนแล้วแยก เก็บไว้ในช่องเก็บสัมภาระในรถ ส่วนสติกเกอร์ สีฟ้าตัว K ให้ติดที่หน้ากระจกรถด้านในรถ ใน ตำแหน่งที่ไม่บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่
- 5 ควรอ่านทำความเข้าใจในเงื่อนไขต่างๆ ของ กรมธรรม์ประกันภัย และวิธีใช้เอกสารชนแล้วแยก รวมถึงแจ้งการใช้เอกสารนี้ให้ผู้ขับขี่ทราบหากท่าน ไม่ได้ขับขี่เอง

สมาคมประกันวินาศภัยไทย Thai General Insurance Association **ชนแล้วแยก**

วิธีปฏิบัติ **เมื่อรถเกิดเหตุเฉี่ยวชนกับ**

ให้ผู้ขับขี่รถทั้งสองฝ่ายตรวจสอบว่ารถที่เฉี่ยวชน กับนั้นมีสติกเกอร์ **K** ติดที่หน้ากระจกรถยนต์ หรือ มี “เอกสารชนแล้วแยก” หรือไม่ หากมีก็ให้ดำเนินการ ดังนี้

- 1 ให้ผู้ขับขี่ทั้งสองฝ่ายตกลงกันแล้วแยกรถเข้าข้างทางทันที และนำเอกสาร “ชนแล้วแยก” ของตนเองมา **ทวงถาม** รายละเอียด และลงชื่อในเอกสารดังกล่าว
- 2 จากนั้นให้ทั้งสองฝ่าย **แลก** เอกสาร “ชนแล้วแยก” ที่กรอกรายละเอียดครบถ้วนมอบให้ แก่กันแล้ว **แยกย้าย** ไปได้ทันที
- 3 หลังแยกย้าย เมื่อสะดวกแล้วจึงแจ้งบริษัท ประกันภัยของตนเองเพื่อนำรถเข้าทำการซ่อม โดยบริษัทจะออก “เอกสารชนแล้วแยก” ฉบับใหม่ทดแทนฉบับเดิมต่อไป

หากรถยนต์ที่เฉี่ยวชนกันนั้นไม่มีสติกเกอร์ติดที่หน้ากระจกรถ และไม่มีเอกสารชนแล้วแยก หรือชนกันรุนแรงเสียหายมาก ก็ให้ผู้ขับขี่โทรศัพท์แจ้งอุบัติเหตุเพื่อให้บริการประกันภัย มาให้บริการต่อไป

สมาคมประกันวินาศภัยไทย Thai General Insurance Association **ชนแล้วแยก**

โครงการ **ชนแล้วแยก** **Knock for Knock** **ประหยัดเวลา ช่วยแก้ปัญหาจราจร**

สะดวก ง่ายๆ ไม่ต้องเสียเวลา
ลดปัญหาการจราจร - ลดข้อพิพาท
ด้วยระบบการประกันภัยรถยนต์

เกิดอุบัติเหตุ
ไม่ต้องเสียเวลา - แก้ปัญหาจราจร
ขอใช้เอกสารนี้ **K** กับสองฝ่าย
ชนแล้วแยกกันทันที
ไปมีปัญหาคะ!!

ตกลงกันเองได้

“เราแลกเอกสาร
ชนแล้วแยกกันนะ
ไม่ต้องเสียเวลา”

สมาคมประกันวินาศภัยไทย Thai General Insurance Association **ชนแล้วแยก**

ร่วมสร้างวัฒนธรรมขับขี่ปลอดภัย ประกันภัยห่วงใยคุณ

ส่วนที่ผู้ขับขี่รถประกัน
ต้องกรอก (6 จุด)

ตัวอย่าง

การใช้เอกสาร
ชนแล้วแยก

ส่วนนี้บริษัทประกันภัยพิมพ์ออกให้
ซึ่งจะตรงกับกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารนี้
ใช้ได้ถึงวันที่หมดอายุความคุ้มครอง

บริษัท ประกันวินาศภัยไทย จำกัด
223 ซอยร่วมฤดี ถนนวิภาวดี พุุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0-2256-6032-8 โทรสาร 0-2256-6039-40

เอกสารชนแล้วแยก
(Knock for Knock Form)

เมื่อเกิดอุบัติเหตุ โปรดกรอกเอกสารฉบับนี้ แลกกับคู่กรณีที่มีเอกสารแบบเดียวกัน และแยกย้ายออกจากที่เกิดเหตุ โดยไม่ต้องรอเจ้าหน้าที่บริษัทประกันภัย

In case of accident, please fill in this document with other party(ies) then all parties could separate without having to wait for a surveyor from insurance company.

ชื่อผู้เอาประกันภัย: นายประกัน แสนดี Insured Name ที่อยู่: 224 ซอยร่วมฤดี ถนนวิภาวดี พุุมวัน กรุงเทพฯ 10330 Address:	กรมธรรม์ประกันภัยเลขที่: V 101234 Policy No. ยี่ห้อ: TOYOTA Make:	เอกสารนี้ใช้ได้ถึง: 1 มิถุนายน 2557 This document is valid until ทะเบียน: 1 กก 2345 กรุงเทพฯ Car Register No.
--	---	---

สำหรับผู้ที่ขับรถขอความ Insured Vehicle's Driver fill in this part.

I am (Name) **ข้าพเจ้า** นายประเสริฐ แสนดี

The driver of insured vehicle

Telephone **โทรศัพท์** 081-xxx-xxxx

วันที่เกิดเหตุ 22/1/2556 เวลา 7.30 น.

Date of accident (Date) (Month) (Year) at (Time) Hrs.

My car collide with third party car's registered No. 2 ขข6789 กรุงเทพฯ

ข้าพเจ้าเป็นฝ่าย ☐ ถูก ☒ ผิด ☐ ประมาททั้ง 2 ฝ่าย

For this accident, I am not at fault at fault both parties are at fault

โปรดแลกเอกสารนี้กับคู่กรณี

และนำไปติดต่อบริษัทประกันภัยของท่าน

Please exchange this document with the other party and present the same to your insurance company.

ลงชื่อ นายประเสริฐ แสนดี **ผู้ขับขี่รถประกันภัย**

(Signature of Insured Vehicle's Driver)

สมาคมประกันวินาศภัยไทย Thai General Insurance Association

สอบถามเรื่องการประกันภัย หรือการใช้เอกสารชนแล้วแยก ได้ที่ บริษัทที่ท่านทำประกันภัยไว้ หรือสมาคมประกันวินาศภัยไทย โทรศัพท์ 0-2256-6032-8



โครงการพัฒนาดันแบบ แผนที่และแบบจำลอง การประเมินพื้นที่เสี่ยงภัย จากน้ำท่วม

เพื่อการพิจารณารับประกันวินาศภัย ระยะที่ 2



สมาคมประกันวินาศภัยไทย
Thai General Insurance Association



สมาคมประกันวินาศภัยไทย และสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (สทอภ.) หรือ GISTDA ลงนามบันทึกข้อตกลงโครงการความร่วมมือพัฒนาดันแบบแผนที่และแบบจำลองการประเมินพื้นที่เสี่ยงภัยจากน้ำท่วม เพื่อการพิจารณารับประกันวินาศภัย ระยะที่ 2 โดยขยายขอบเขตการประเมินความเสี่ยงพื้นที่น้ำท่วมครอบคลุมทุกลุ่มน้ำและทุกจังหวัดของประเทศไทย เพื่อใช้ในการตัดสินใจวางแผนการรับประกันภัยความเสียหายที่เกิดจากน้ำท่วมได้อย่างเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย

สืบเนื่องจากภัยพิบัติจากน้ำท่วมนับเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อทรัพย์สินชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนเป็นอย่างมาก ซึ่งประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อนจากภัยพิบัติน้ำท่วมอาจได้รับการเยียวยาความเสียหายได้ด้วยการเอาประกันจากการประกันวินาศภัย แต่เนื่อง

ด้วยพื้นที่ที่ได้รับความเสียหายจากน้ำท่วมจะครอบคลุมพื้นที่เป็นบริเวณกว้าง เป็นเหตุให้ทรัพย์สินของประชาชนได้รับความเสียหายจำนวนมากและเป็นมูลค่าสูงในแต่ละครั้งที่เกิดเหตุ ซึ่งสมาคมประกันวินาศภัยไทย และสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (สทอภ.) มีความเห็นว่าการใช้ข้อมูลจากดาวเทียมและข้อมูลภูมิสารสนเทศสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการประเมินลักษณะความเสี่ยงของพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีความน่าเชื่อถือในระดับที่ยอมรับได้ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการอ้างอิงในกระบวนการต่างๆ ของธุรกิจประกันวินาศภัย เช่น การคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัย เป็นต้น จึงได้ร่วมกันลงนามในบันทึกข้อตกลงเพื่อความร่วมมือด้านการวิจัยและดำเนินโครงการ “พัฒนาดันแบบแผนที่และแบบจำลองการประเมินพื้นที่เสี่ยงภัยจากน้ำท่วม

เพื่อการพิจารณารับประกันวินาศภัยในพื้นที่ลุ่มน้ำเจ้าพระยาและลุ่มน้ำท่าจีน” เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2554 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาแนวทางและการพัฒนาการประยุกต์ใช้งานข้อมูลจากดาวเทียมและข้อมูลภูมิสารสนเทศ ในการจัดทำแผนที่ประเมินพื้นที่เสี่ยงภัยจากน้ำท่วมครอบคลุมพื้นที่ 16 จังหวัด ในลุ่มน้ำเจ้าพระยาและลุ่มน้ำท่าจีน

จากผลการดำเนินการโครงการในระยะที่ 1 มีบริษัทประกันภัยให้ความสำคัญและความสนใจเข้าไปใช้งานระบบดังกล่าวเป็นจำนวนมาก ช่วยสนับสนุนให้การตัดสินใจในการประเมินความเสี่ยงด้านประกันภัยพิบัติได้ดีขึ้น ดังนั้น สทอภ. และ สมาคมฯ จึงได้ขยายความร่วมมือเพื่อที่จะพัฒนาและดำเนินการโครงการในระยะที่ 2 โดยการขยายพื้นที่การประเมินความเสี่ยงให้ครอบคลุมทั่วทุกลุ่มน้ำและทุกจังหวัดของประเทศไทย ซึ่งโครงการ

ความร่วมมือนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อภาคธุรกิจ ภาคประชาสังคม และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

สำหรับโครงการความร่วมมือพัฒนาต้นแบบแผนที่และแบบจำลองการประเมินพื้นที่เสี่ยงภัยจากน้ำท่วม เพื่อการพิจารณารับประกันวินาศภัย ระยะที่ 2 ว่าได้มีการขยายพื้นที่ให้ครอบคลุม 77 จังหวัดทั่วประเทศ โดยใช้ข้อมูลภาพถ่ายจากดาวเทียมและข้อมูลภูมิสารสนเทศ ในการจัดทำแผนที่ประเมินพื้นที่เสี่ยงภัยเพื่อการประเมินความเสี่ยงของพื้นที่เสี่ยงภัยน้ำท่วมที่มีความน่าเชื่อถือ ถูกต้องและมีประสิทธิภาพ โดยการดำเนินโครงการในระยะที่ 2 นี้จะจัดทำแผนที่ประเมินพื้นที่เสี่ยงภัยจากน้ำท่วมแบบรายตำบล จัดทำต้นแบบของการให้บริการระบบสารสนเทศด้านการประเมินพื้นที่เสี่ยง

ภัย และหาขอบเขตของพื้นที่น้ำท่วมที่เกิดขึ้นในอดีตย้อนหลังอย่างน้อย 7 ปี (ปี พ.ศ. 2549-2555) พร้อมทั้งพัฒนาระบบการสืบค้นข้อมูล ระบบมาตรฐานข้อมูลการรับประกันวินาศภัยที่อ้างอิงพิภพทางภูมิศาสตร์ ทั้งนี้ เพื่อให้ระบบสามารถให้บริการตอบสนองความต้องการให้กับบริษัทสมาชิกของสมาคมฯ ได้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

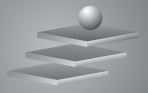
ข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียมที่ GISTDA นำไปใช้ในการสำรวจความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อพื้นที่การเกษตร ต่อที่อยู่อาศัย เกิดประโยชน์ต่อการจ่ายค่าชดเชยความเสียหาย เนื่องจากสามารถคำนวณพื้นที่ได้อย่างถูกต้องทั่วถึง ซึ่งเรื่องนี้ได้ก่อให้เกิดแนวคิดที่จะผลักดันให้ประชาชนที่มีบ้านพักอาศัยอยู่ในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงภัยจากน้ำท่วมได้ทำประกันภัยอาคารที่พัก

อาศัยและทรัพย์สินของตนเอง เพื่อได้รับการชดเชยค่าความเสียหายเพิ่มเติมเหมาะสมกับมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งการที่จะตัดสินใจรับประกันภัยในลักษณะดังกล่าวมีความจำเป็นที่จะต้องมือหรือข้อมูลจากการศึกษาวิจัย รวมถึงการจัดทำระบบต้นแบบแผนที่ประเมินพื้นที่เสี่ยงภัยร่วมกับการจัดทำแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เพื่อการประเมินความเสี่ยงของพื้นที่เสี่ยงภัยน้ำท่วม ที่มีความน่าเชื่อถือ ถูกต้องและมีประสิทธิภาพ สำหรับให้บริการแก่บริษัทประกันภัย ซึ่งจะช่วยรองรับความเสี่ยงในการรับประกันและการประกันภัยต่อจากความเสียหายที่จะเกิดจากน้ำท่วม รวมถึงคำนวณค่าเบี้ยประกันและค่าสินไหมทดแทนที่ถูกต้องและเหมาะสมแก่ทุกฝ่าย ซึ่งการขยายความร่วมมือโครงการพัฒนาต้นแบบแผนที่และแบบจำลองการประเมินพื้นที่เสี่ยงภัยจากน้ำท่วม เพื่อการพิจารณารับประกันวินาศภัย ระยะที่ 2 นี้จะเพิ่มศักยภาพของการรับประกันภัยที่เกิดจากภัยพิบัติ โดยใช้ข้อมูลจากภาพถ่ายดาวเทียม ข้อมูลภูมิสารสนเทศ และระบบการให้บริการแบบออนไลน์ที่มีความน่าเชื่อถือและสะดวกรวดเร็ว อันจะเป็นประโยชน์สูงสุดเพื่อประชาชนและประเทศชาติต่อไป

ข้อมูลเกี่ยวกับ GISTDA

สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) หรือ GISTDA ภายใต้กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มีภารกิจที่สำคัญในการประยุกต์ใช้ข้อมูลจากดาวเทียมและภูมิสารสนเทศแก่หน่วยงานต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงการส่งเสริมให้เกิดการใช้งานข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียมและข้อมูลภูมิสารสนเทศ เพื่อการบริหารจัดการภัยพิบัติทางธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็นน้ำท่วม ดินถล่ม ไฟป่า และภัยแล้ง ส่งผลกระทบอย่างกว้างขวางต่อชีวิต ทรัพย์สิน และความมั่นคงของประชาชน โดยเฉพาะในกรณีน้ำท่วมใหญ่ ในปี พ.ศ. 2553 และ พ.ศ. 2554





การสอบตัวแทน ประกันวินาศภัย ด้วยระบบคอมพิวเตอร์

จากมติการประชุมปฏิบัติการ เรื่อง “การกำหนดยุทธศาสตร์การประกันภัยแห่งชาติ” เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2546 ที่มอบหมายให้สมาคมประกันวินาศภัยไทยเป็นผู้จัดสอบตัวแทนประกันวินาศภัย โดยเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับบริษัทสมาชิกของสมาคมฯ ซึ่งกระบวนการจัดสอบที่ผ่านมาเป็นการทำข้อสอบด้วยกระดาษข้อสอบและตอบในกระดาษคำตอบทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด

ปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) มีนโยบายที่จะให้ระบบการจัดสอบตัวแทนประกันวินาศภัยใช้ระบบคอมพิวเตอร์ทั้งหมด ซึ่งจะทำให้กระบวนการสอบมีประสิทธิภาพ สามารถประมวลผลของการสอบได้ทันที ดังนั้นเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับบริษัทสมาชิกในการจัดสอบตัวแทนประกันวินาศภัย สมาคมฯ จึงได้เริ่มจัดสอบตัวแทนประกันวินาศภัยด้วยระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่งระบบสามารถตรวจคำตอบและเก็บข้อมูลของผู้สอบแล้วนำไปวิเคราะห์ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงและพัฒนาการจัดสอบทางด้านต่างๆ ได้ เช่น ด้านข้อสอบ ด้านคุณภาพตัวแทน ด้านการฝึกอบรม นอกจากนี้ การสอบด้วยคอมพิวเตอร์ยังเพิ่มความสะดวกและลดภาระค่าใช้จ่ายให้กับผู้สมัครสอบ

โดยสามารถสมัครและรู้ผลสอบเบื้องต้น
อย่างไม่เป็นทางการได้ในวันนี้

รายละเอียดการจัดสอบด้วย ระบบคอมพิวเตอร์

1. หลักสูตรการสอบ เกณฑ์การตัดสิน ผลการสอบ และวิธีการสอบ

1.1 หลักสูตรการสอบ

ผู้สมัครสอบความรู้เพื่อขอรับใบอนุญาตเป็นตัวแทนประกันวินาศภัย ใช้วิธีการสอบด้วยระบบคอมพิวเตอร์ โดยมีระยะเวลาการสอบ 2 ชั่วโมง ซึ่งจะต้องสอบความรู้ตามหลักสูตรดังต่อไปนี้

ประเภท ก. “ตัวแทนประกันวินาศภัยทั่วไป” ต้องสอบความรู้ในรายวิชา ดังนี้

1. วิชาจรรยาบรรณและศีลธรรมของตัวแทนประกันวินาศภัย (คะแนนเต็ม 20 คะแนน)
2. วิชาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย (คะแนนเต็ม 20 คะแนน)
3. วิชาพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 (คะแนนเต็ม 20 คะแนน)
4. วิชาความรู้เกี่ยวกับการประกันวินาศภัย (คะแนนเต็ม 40 คะแนน)
 - หลักการประกันวินาศภัย 8 คะแนน
 - การประกันอัคคีภัย 8 คะแนน
 - การประกันภัยรถยนต์และการประกันภัยตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ 8 คะแนน
 - การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง 8 คะแนน
 - การประกันภัยเบ็ดเตล็ด 8 คะแนน

ประเภท ข. “ตัวแทนประกันวินาศภัยเฉพาะบริษัทที่ได้รับอนุญาตประกอบธุรกิจประกันภัยอุบัติเหตุ ส่วนบุคคล และประกันสุขภาพ” ต้องสอบความรู้ในรายวิชา ดังนี้

1. วิชาจรรยาบรรณและศีลธรรมของตัวแทนประกันวินาศภัย (คะแนนเต็ม 20 คะแนน)
2. วิชาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย (คะแนนเต็ม 20 คะแนน)
3. วิชาพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 (คะแนนเต็ม 20 คะแนน)
4. วิชาความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล และการประกันสุขภาพ (คะแนนเต็ม 40 คะแนน)

ประเภท ค. “ตัวแทนประกันวินาศภัยเฉพาะการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ” ต้องสอบความรู้ในรายวิชา ดังนี้

1. วิชาจรรยาบรรณและศีลธรรมของตัวแทนประกันวินาศภัย (คะแนนเต็ม 20 คะแนน)
2. วิชาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย (คะแนนเต็ม 20 คะแนน)
3. วิชาพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 (คะแนนเต็ม 20 คะแนน)
4. วิชาการประกันภัยตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (คะแนนเต็ม 40 คะแนน)

1.2 เกณฑ์การตัดสินผลการสอบ นามรับรองในเอกสารใบสมัคร ซึ่งกรณีทั้งประเภท ก. ประเภท ข. และประเภท ค. มีเกณฑ์การตัดสิน ดังนี้ หลังนี้จะต้องแนบหนังสือมอบอำนาจของบริษัทมาด้วย

(ส่วนที่ 1)

วิชาที่ 1 10 ข้อ 20 คะแนน เกณฑ์ผ่าน 70% = 7 ข้อ 14 คะแนนขึ้นไป

(ส่วนที่ 2)

วิชาที่ 2 10 ข้อ 20 คะแนน
วิชาที่ 3 10 ข้อ 20 คะแนน
วิชาที่ 4 20 ข้อ 40 คะแนน

} 80 คะแนน เกณฑ์ผ่าน 60%
= 24 ข้อ 48 คะแนนขึ้นไป

หมายเหตุ: ต้องสอบผ่านทั้งส่วนที่ 1 และส่วนที่ 2 จึงจะถือว่าสอบผ่าน

1.3 วิธีการสอบด้วยระบบคอมพิวเตอร์

ผู้สอบจะทำการสอบโดยใช้คอมพิวเตอร์ โดยระบบจะทำการสุ่มข้อสอบและให้ผู้สอบเลือกคำตอบบนคอมพิวเตอร์ โดยมีเวลาในการทำข้อสอบจำนวน 2 ชั่วโมง หลังจากทำการสอบเสร็จแล้วจะทราบผลการสอบอย่างไม่เป็นทางการทันที

2. เอกสารการสมัครสอบ ประกอบด้วย

2.1 เอกสารของผู้สมัครสอบ

- ใบสมัคร 1 ฉบับ
- รูปถ่ายขนาด 1x1 นิ้ว จำนวน 2 รูป (รูปสีหรือขาวดำ หน้าตรง ไม่สวมหมวก ไม่สวมแว่นตา ซึ่งถ่ายไว้ไม่เกิน 6 เดือนก่อนวันสมัครสอบ)
- สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน 1 ฉบับ พร้อมลงลายมือชื่อรับรองสำเนา
- สำเนาทะเบียนบ้าน 1 ฉบับ พร้อมลงลายมือชื่อรับรองสำเนา
- ค่าธรรมเนียมการสมัครสอบ คนละ 200 บาท ซึ่งจะไม่คืนให้ไม่ว่ากรณีใดๆ

2.2 เอกสารของบริษัท

ใบสมัครสอบเป็นตัวแทนประกันวินาศภัย กรรมการของบริษัทหรือผู้รับมอบอำนาจลงนามแทนบริษัทจะต้องลง

2.3 ใบสมัครสอบ

สำนักงานใหญ่ของแต่ละบริษัท จะต้องจัดทำเอกสารที่เกี่ยวข้องในการสมัครสอบเป็นต้นฉบับ เช่น ใบสมัครสอบ เพื่อให้สำนักงานสาขาของแต่ละบริษัทนำไปจัดทำเป็นเอกสารการสมัครสอบให้แก่ผู้สมัครสอบของแต่ละบริษัท โดยใช้ต้นฉบับจากเอกสารที่สมาคมประกันวินาศภัยไทยที่ได้จัดส่งให้

3. ขั้นตอนการสมัครสอบ

3.1 ผู้สมัครสอบจะต้องยื่นใบสมัครสอบด้วยตนเอง พร้อมทั้งแนบเอกสารทั้งหมดของผู้สมัครสอบ และชำระค่าธรรมเนียมการสมัครสอบ 200 บาท ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย เลขที่ 223 ซอยร่วมฤดี ถนนวิทย์ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330

3.2 บัตรเข้าห้องสอบส่วนกลาง สอบที่สมาคมประกันวินาศภัยไทย

(1) ให้ผู้สมัครสอบกรอกรายละเอียดและติดรูปถ่ายบนบัตรเข้าห้องสอบและยื่นเอกสารการสมัครสอบให้กับผู้รับสมัคร เมื่อผู้รับสมัครสอบตรวจเอกสารถูกต้องสมบูรณ์พร้อมลงลายมือชื่อ และคืนบัตรให้กับผู้สมัครสอบ

(2) ห้ามเปลี่ยนแปลง หรือแก้ไข

ข้อความใดๆ ทั้งสิ้นในบัตรเข้าห้องสอบที่ลงลายมือผู้รับสมัครแล้ว

3.3 กำหนดการรับสมัคร

(1) กรณีสอบ ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย เปิดรับสมัครในวันทำการ (จันทร์-ศุกร์) ตั้งแต่เวลา 08.30 น. ปิดรับสมัครก่อนสอบ 30 นาที ของรอบสอบแต่ละรอบ หรือกรณีที่ผู้สมัครสอบเต็มจำนวนแล้ว (จำนวน 15 ที่/รอบ) จะต้องยื่นสมัครใหม่ในวันทำการถัดไป

(2) กรณีที่บริษัทสมาชิกขอเปิดสอบรอบพิเศษจะแจ้งการเปิดสอบให้สำนักงาน คปภ. ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วันก่อนวันสอบ

4. สถานที่รับสมัคร

ในส่วนกลาง (กรุงเทพมหานคร)

สมาคมประกันวินาศภัยไทย จะดำเนินการรับสมัคร ณ ฝ่ายปฏิบัติการ (งานจัดสอบตัวแทนฯ) สมาคมประกันวินาศภัยไทย เลขที่ 223 ซอยร่วมฤดี ถนนวิทย์ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330

5. วัน เวลาและสถานที่สอบ

สอบทุกวันจันทร์ พุธ ศุกร์ เวลา 10.00-12.00 น. ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย

6. การตรวจและประกาศผลการสอบ

การตรวจผลสอบจะทำการตรวจด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยผู้เข้าสอบจะทราบผลสอบอย่างไม่เป็นทางการทันทีที่สอบเสร็จ และจะประกาศผลสอบอย่างเป็นทางการ ภายใน 3 วันทำการ หลังจากวันที่สอบกรณีการสอบในส่วนกลาง และ 7 วันทำการ หลังจากวันที่สอบกรณีการสอบในส่วนภูมิภาค ผู้สอบสามารถตรวจผลการสอบได้ที่ www.thaigia.com

ติดต่อสอบถามรายละเอียดได้ที่ งานจัดสอบตัวแทน โทรศัพท์: 0 2256 6032-8 ต่อ 214 โทรสาร: 0 2256 6039-40 และ www.thaigia.com



การแสวงหาโอกาส ในการทำธุรกิจโลจิสติกส์ บนเส้นทาง Southern Economic Corridor (SEC)

สภาหอการค้าแห่งประเทศไทยได้มีโครงการการแสวงหาโอกาสในการทำธุรกิจโลจิสติกส์บนเส้นทาง Southern Economic Corridor (SEC) ในประเทศกัมพูชาและเวียดนามขึ้น จัดโดยคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยระหว่างวันที่ 4-7 มีนาคม 2556 สมาคมประกันวินาศภัยไทยได้ส่งผู้แทน คือ นางสาวกัลยา จุกหอม ผู้ช่วยผู้อำนวยการบริหารสายงานวิชาการ และว่าที่ร้อยตรีรัชชัย กิจกุลอนันตเอก เจ้าหน้าที่อาวุโส ฝ่ายวิชาการทั่วไป เข้าร่วมการเดินทางในโครงการดังกล่าวนี้ สำหรับเส้นทาง SEC นั้นประกอบไปด้วย 3 เส้นทางหลัก คือ

Central Subcorridor ระยะทางทั้งหมด 1,005 กิโลเมตร โดยเริ่มจากกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ-บาเวต-โฮจิมินห์ สิ้นสุดที่ วังเต่า ซึ่งเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงเมืองสำคัญทางการค้าของทั้ง 3 ประเทศ ปัจจุบันเส้นทางดังกล่าวเสร็จสมบูรณ์แล้ว

Southern Coastal Subcorridor ระยะทางทั้งสิ้น 970 กิโลเมตร เริ่มจากกรุงเทพฯ-ตราด-เกาะกง-กำปอต-ฮาเตียน-Ca Mau และสิ้นสุดที่ Nam Can ซึ่ง

เส้นทางดังกล่าวเชื่อมโยงกับชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) ของไทยกับชายฝั่งของกัมพูชา และเชื่อมโยงไปถึงพื้นที่บริเวณสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขงในเวียดนาม เส้นทางนี้เป็นแหล่งของการประมง ทรัพยากรพลังงานและอุตสาหกรรมเบา

Northern Subcorridor ระยะทางทั้งสิ้น 1,150 กิโลเมตร เริ่มจากกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-เสียมเรียบ-สตึงเตร็ง-รัตนคีรี-O Yadav-Play Ku และสิ้นสุดที่ Quy Nhon เส้นทางดังกล่าวเชื่อมโยงสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เช่น นครวัด เขาพระวิหาร เป็นต้น สำหรับเส้นทางที่ทางคณะสำรวจของสภาหอการค้า ได้ทำการสำรวจ คือ Central Subcorridor หรือ R1 โดย

เริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ผ่านจุดผ่านแดนอรัญประเทศ-ปอยเปต มุ่งหน้าสู่นิคมอุตสาหกรรมโอเนียง ผ่านเมืองพระตะบอง โพธิ์สัด พนมเปญ สู้บเวต ชายแดนกัมพูชาและเวียดนาม มุ่งสู่อุโมงค์หิวน้ำ วังเต่า ตามลำดับ

สถานที่แห่งแรกที่ทางคณะของสภาหอการค้าฯ ได้มาถึง คือ ด้านศุลกากรอรัญประเทศ สำนักงานศุลกากรภาคที่ 1 กรมศุลกากร โดยได้รับการต้อนรับและบรรยายให้ความรู้จากคุณภักดี ดุลยพิจารณ์ ผู้ช่วยนายด่านศุลกากรอรัญประเทศและคุณประมวล เขียวขำ เลขานุการศุลกากรภาคที่ 1 มีเขตพื้นที่รับผิดชอบทั้งหมด 4 จังหวัดด้วยกัน คือ สระแก้ว ปราจีนบุรี นครนายก สระบุรี โดยครอบคลุมจุด



เส้นทางที่คณะสำรวจได้ทำการเลือก คือ Central Subcorridor หรือ R1 (ภาพจากกระทรวงคมนาคม)

คุณกิตติ ดุลยพิจารณ์
ผู้ช่วยนายด่านศุลกากร
อรัญประเทศ และ
คุณประมวล เชี่ยวชา
เลขาธิการหอการค้า
จังหวัดสระแก้ว
มาบรรยายให้ความรู้



คณะสำรวจกำลังข้าม
เขตแดนไทย-กัมพูชา
(อรัญประเทศ-ปอยเปต)



ผ่อนปรนหรือ จุดผ่านแดนทั้งหมด 4 จุดด้วยกัน คือ จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา จุดผ่อนปรนบ้านหนองปรือ จุดผ่อนปรนบ้านเขาดินและจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก ผลการดำเนินงานของด่านศุลกากรอรัญประเทศทั้งการจัดเก็บรายได้และข้อมูลค่านำเข้าและส่งออกเพิ่มขึ้นทุกปี โดยการจัดเก็บรายได้ได้มาจาก 3 ทางด้วยกัน คือ อากรขาเข้า ค่าธรรมเนียมและรายได้อื่นๆ และการจัดเก็บรายได้แทนหน่วยงานอื่นๆ โดยในปีงบประมาณ 2555 รายได้ที่จัดเก็บให้หน่วยงานอื่นมีสัดส่วนสูงที่สุด คือ 50% รองลงมาเป็นอากรขาเข้า 43% และค่าธรรมเนียมและรายได้อื่นๆ 7% ในส่วนของการจัดเก็บรายได้จากศุลกากรตั้งแต่ปี 2553-2555 เพิ่มขึ้นทุกปี คือ 80.02, 82.54 และ 86.19 ล้านบาทตามลำดับ ในส่วนของมูลค่าการนำเข้าและส่งออกนั้น สัดส่วนการส่งออกมีมากกว่าการนำเข้า โดยสัดส่วนการส่งออกมีถึง 87% ในขณะที่การนำเข้ามี 13% และอัตรา

การเติบโตของมูลค่าการนำเข้าและส่งออกเติบโตขึ้นทุกปี โดยตั้งแต่ปี 2553 ถึง 2555 มูลค่าการส่งออกมีจำนวน 27,266, 32,728 และ 41,614 ล้านบาทตามลำดับ สำหรับอันดับสินค้านำเข้าสูงสุด 5 อันดับของปี 2555 คือ มันสำปะหลัง เศษเหล็ก ไอโซแทงก์ เศษอลูมิเนียมและเศษทองแดงตามลำดับ ในส่วนของสินค้าส่งออกสูงสุด 5 อันดับของปี 2555 คือ อะไหล่รถจักรยานยนต์ เครื่องยนต์รถจักรยานยนต์ อาหารสัตว์สุกร ปูนซีเมนต์

สำหรับการเตรียมความพร้อมของด่านศุลกากรอรัญประเทศต่อการปรับตัวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ได้มีการเตรียมความพร้อมไว้ 4 ด้านด้วยกัน คือ ด้านกฎหมายและกฎระเบียบ โดยจะทำการปรับปรุงกฎหมายต่างๆ ให้สอดคล้องและทันสมัย ปรับปรุงกฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า (Rule of Origin) และการให้คำวินิจฉัยศุลกากรล่วงหน้า ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ พัฒนา National

Single Window: NSW ไปสู่ ASEAN Single Window: ASW และการใช้ระบบ TCES (Thailand Customs Electronic System) ในการให้บริการผ่านพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร ด้านทรัพยากรมนุษย์ ทำการฝึกอบรมบุคลากรให้มีความรู้ภาษาเพื่อนบ้าน และจัดเตรียมอัตรากำลังคนให้เพียงพอในการรองรับต่อการขยายงานในอนาคต ด้านองค์การ สร้างจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่ที่บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบพ เพื่อรองรับ Southern Economic Corridor และปัจจุบันทางด้านศุลกากรอรัญประเทศได้มีการนำเอาเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้เพื่ออำนวยความสะดวกให้การให้บริการของทางด่านฯ โดยนำเอาระบบพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์มาช่วยอำนวยความสะดวกในการนำเข้าและส่งออกตั้งแต่ปี 2550 ด้านการอำนวยความสะดวกในการข้ามพรมแดน และได้มีการนำร่องแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรฝ่ายละ 40 คัน ส่วนด้านการจัดทำมาตรฐานระยะเวลาการปฏิบัติงาน ได้กำหนดระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้าตามแนวทางองค์การศุลกากรโลก โดยใช้เวลาเพียง 30 นาที มีการนำเอาระบบ Barcode สำหรับยานพาหนะเพื่อให้บริการแก่ผู้สัญจรเข้า-ออก ระหว่างประเทศโดยมีกำหนดเสร็จภายในระยะเวลา 5 นาที ระบบรายงานยานพาหนะขาเข้าอิเล็กทรอนิกส์ (Car Manifest) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการผ่านพิธีการและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ โดยกำหนดให้แล้วเสร็จภายใน 5 นาที

จะเห็นได้ว่าแนวโน้มการค้าขายบริเวณตะเข็บชายแดนระหว่างไทย-กัมพูชา มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี ซึ่งถ้าได้มีการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแล้วแน่นอนว่าจะทำให้มูลค่าการนำเข้าและส่งออกในบริเวณดังกล่าวเพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน ซึ่งธุรกิจประกันภัยเองก็

จะได้รับผลดีตามไปด้วย

หลังจากที่ได้ข้ามเขตแดนไทย มุ่งเข้าสู่กัมพูชาแล้วทางคณะจึงได้มุ่งหน้าสู่ POIPET O'NEANG Special Economic Zone (POSEZ) หรือเขตเศรษฐกิจพิเศษโอเนียง ปอยเปต ตั้งอยู่ที่ทิศตะวันตกเฉียงเหนือของกัมพูชาในเขตปกครองพิเศษปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนจีย ห่างจากชายแดนไทยประมาณ 10 กิโลเมตร และห่างจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังของไทย 250 กิโลเมตร โดยมี CHHAY CHHAY Investment LTD. ได้รับสิทธิในการบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจดังกล่าว ผู้แทนของ CHHAY CHHAY Investment LTD. ได้มาบรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษดังกล่าว โดยเขตเศรษฐกิจแห่งนี้นักลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์ต่างๆ เช่น

- การอำนวยความสะดวก ณ จุดเดียวเบ็ดเสร็จ ทั้งในเรื่องการสนับสนุนทางข้อมูล การยื่นแบบฟอร์มต่างๆ การขออนุญาตการลงทุน การวิเคราะห์และประเมินผล การขอจดทะเบียนและการขออนุญาตอื่นๆ
- ได้รับการยกเว้นภาษีในช่วงแรกถึง 9 ปี
- ยกเว้นภาษีสำหรับส่งออก
- ไม่จำกัดการส่งกำไรออกนอกประเทศ
- สัญญาเช่าที่ดินนานถึง 70 ปีสำหรับชาวต่างชาติ
- ภาษีนำเข้า 0% สำหรับวัตถุดิบและเครื่องมือที่นำมาใช้ในเขตเศรษฐกิจพิเศษดังกล่าว

สำหรับเส้นทางการขนส่งที่เชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจฯ ดังกล่าวนี้อาจสามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ระยะทาง 250 กิโลเมตร เชื่อมไปยังกรุงเทพฯ ระยะทาง 306 กิโลเมตร เชื่อมไปยังเสียมเรียบ ระยะทาง 155 กิโลเมตร ไปยังกรุงพนมเปญ ระยะทาง 410 กิโลเมตร และเชื่อมโยงไปยังท่าเรือ Sihanoukville

ระยะทาง 640 กิโลเมตร ซึ่งผู้ประกอบการของไทยสามารถลงทุนตั้งโรงงานในเขตเศรษฐกิจดังกล่าวและส่งออกสินค้าผ่านไปยังเส้นทางการขนส่งต่างๆ ดังกล่าวข้างต้นได้

นอกจากความได้เปรียบในเรื่องของเส้นทางการขนส่งข้างต้นแล้วยังมีความได้เปรียบด้านอื่นๆ อีก เช่น ค่าแรงไม่สูง ระยะทางถึงกรุงเทพฯ ใช้เวลาเพียงแค่ 3 ชั่วโมง สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2014 สำหรับอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่จะมาลงทุนในเขตเศรษฐกิจดังกล่าว เช่น เสื้อผ้า สิ่งทอต่างๆ เกษตรแปรรูป เครื่องจักรเกษตรกรรม รถจักรยานยนต์ และจักรยาน กระดาษ เครื่องใช้ไฟฟ้า แก้ว ยานยนต์ เป็นต้น

ในช่วงเย็นทางคณะฯ ได้รับเกียรติจากผู้ว่าราชการจังหวัดปอยเปตเข้าร่วม

รับประทานอาหารมื้อค่ำ โดยทางผู้ว่าฯ นั้นมีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่คนไทยมีความสนใจที่จะมาลงทุนในกัมพูชา และยังได้กล่าวถึงความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างไทยกับกัมพูชานั้นมีมาอย่างต่อเนื่องยาวนาน และในวันที่ 2 ของการเดินทาง คณะฯ ได้รับเกียรติจาก นายธัชชยุต ภัคดี เอกอัครราชทูต ณ กรุงพนมเปญ นางจිරนันท์ วงษ์มงคล ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงพนมเปญหรือทูตพาณิชย์ และ His Excellency Touch Chankosal, a secretary of state at the Ministry of Public Works and Transport กล่าวเปิดงานเลี้ยงอาหารค่ำกับทางคณะสำรวจของสภาหอการค้าฯ ด้วย

หลังจากที่ทางคณะสำรวจได้พำนักในประเทศกัมพูชาเป็นเวลา 2 วันแล้ว ในวันที่ 3 ของการเดินทาง คณะฯ ได้



ผู้แทนของ CHHAY CHHAY Investment LTD. กำลังบรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษโอเนียง



ผู้ว่าราชการจังหวัดปอยเปต กล่าวการต้อนรับคณะสำรวจในงานเลี้ยงอาหารค่ำ



ท่านทูตรัชชยติ ภัคดี
เอกอัครราชทูต
ณ กรุงพนมเปญ
นางจිරันท์ วงษ์มงคล
ผู้อำนวยการสำนักงาน
ส่งเสริมการค้าระหว่าง
ประเทศ ณ กรุงพนมเปญ
และ His Excellency
Touch Chankosal,
a secretary of state
at the Ministry of
Public Works and
Transport กล่าวการต้อนรับ
และเปิดงานเลี้ยงอาหารค่ำ
แก่คณะสำรวจ

ออกเดินทางเพื่อมุ่งหน้าไปบอเวตชายแดน
กัมพูชาและเวียดนามเพื่อข้ามไปยัง
ประเทศเวียดนามโดยหลังจากที่ได้เดินทาง
ผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองของเวียดนาม
เป็นที่เรียบร้อยแล้ว จึงมุ่งหน้าสู่นคร
โฮจิมินห์ซิตี้ อันเป็นเมืองหลวงเก่าของ
เวียดนามใต้ ก่อนที่จะรวมเวียดนามเหนือ
และเวียดนามใต้เป็นประเทศเดียวกันและ
ให้ฮานอยเป็นเมืองหลวงแทน ทั้งนี้ นคร
โฮจิมินห์ซิตี้หรือไซ่ง่อนนั้นเป็นเมืองทาง
เศรษฐกิจที่สำคัญของเวียดนามและยัง
ตั้งอยู่บริเวณสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขง
ดังนั้น จึงเป็นเมืองท่าที่สำคัญอีกแห่ง
หนึ่งด้วย

เมื่อคณะฯ ได้เดินทางมาถึงนคร
โฮจิมินห์ซิตี้แล้วได้เข้าเยี่ยมคำนับกงสุลใหญ่
กงสุลฝ่ายการพาณิชย์ และนักธุรกิจไทยใน

เวียดนาม ณ สถานกงสุลไทยประจำนคร
โฮจิมินห์ซิตี้ ประเทศเวียดนาม โดยมีคุณ
พรณพิมล สุวรรณพงศ์ กงสุลใหญ่ ณ
นครโฮจิมินห์ซิตี้ คุณมาลินี หาญบุญทรง
กงสุลฝ่ายการพาณิชย์ คุณชาติชาย
วุฒิตันทวีกิจ นักธุรกิจโลจิสติกส์ บริษัท
Unithai และคุณอดิศักดิ์ ประเสริฐศรี
รองประธานสมาคมนักธุรกิจไทยใน
เวียดนาม มาบรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับ
สภาพเศรษฐกิจของเวียดนามรวมถึง
ถึงมุมมองของนักลงทุนไทยที่มีต่อ
ประเทศเวียดนาม โดยทางคุณพรณพิมล
สุวรรณพงศ์ ได้บรรยายสรุปความได้
ว่า ปัจจุบันค่าแรงในเวียดนามราคาไม่
สูงมากนักแต่มีปัญหาเรื่องการขาดแคลน
แรงงาน อัตราเงินเฟ้อที่สูง แม้ในปีล่าสุด
พ.ศ. 2555 มีอัตราการเจริญเติบโตทาง

เศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 5.03 แต่อัตรา
เงินเฟ้ออยู่ที่ร้อยละ 7.1 สำหรับสาขา
ธุรกิจที่มีการลงทุนในเวียดนาม เช่น
อุตสาหกรรม เกษตรกรรม การแปรรูป
อุตสาหกรรมอาหารทะเล สินค้าอุปโภค
บริโภค กลุ่มธนาคารและกลุ่มธุรกิจบริการ
ในส่วนของอุตสาหกรรมหลักของเวียดนาม
ประกอบด้วย อาหารแปรรูป สิ่งทอ
รองเท้า เครื่องจักร สำหรับตลาดส่งออก
ที่สำคัญ คือ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป
อาเซียน จีนและญี่ปุ่น ในส่วนตลาดนำเข้า
ที่สำคัญ คือ จีน อาเซียน เกาหลีใต้
ญี่ปุ่นและสหภาพยุโรป ไทยกับเวียดนาม
มีความร่วมมือทางเศรษฐกิจในรูปของหุ้น
ส่วนยุทธศาสตร์ (Strategic Partnership)
มีการจัดตั้งกลไกคณะกรรมการร่วม
“ความร่วมมือทวิภาคี” อย่างไรก็ตามยังมี
ปัญหาการลงทุนของไทยในเวียดนาม
เช่น ขาดผู้บริหารระดับกลางและแรงงาน
ที่มีทักษะในการทำงาน กฎระเบียบการ
ค้าระหว่างประเทศไม่ชัดเจน อัตรา
การเช่าที่ดินยังมีราคาสูง ข้อจำกัดด้าน
สาธารณูปโภคต่างๆ เป็นต้น

สำหรับคุณมาลินี หาญบุญทรง
กงสุลฝ่ายการพาณิชย์ ได้กล่าวถึงเรื่อง
ที่กรมศุลกากรกำลังผลักดันรูปแบบการ
ตรวจปล่อยสินค้าแบบจุดเดียว (Single
Stop Inspection: SSI) และในเวียดนาม
เองได้มีการส่งเสริมการปลูกยางพารา
เพิ่มมากขึ้นและมีการใช้รถจักรยานยนต์
เป็นจำนวนมาก ส่งผลให้มีความต้องการ
ยางเพื่อผลิตล้อรถจักรยานยนต์ ในขณะ
เดียวกันทางภาคใต้ของเวียดนามมีการ
ปลูกอ้อยซึ่งนำเข้าพันธุ์อ้อยจากไทย ผู้
ประกอบการอ้อยและน้ำตาลในเวียดนาม
มีความประสงค์ที่จะร่วมทุนกับผู้ประกอบ
การไทยเนื่องจากขาดแหล่งเงินทุนในการ
ดำเนินธุรกิจ ในส่วนของสินค้าประเภท
ผลไม้เวียดนามมีผลไม้จำพวก เงาะ
มังคุด สับปะรด เป็นจำนวนมาก ซึ่งผู้
ประกอบการไทยถ้าต้องการลงทุนส่งออก
ในสินค้าดังกล่าวต้องมีการสร้างมูลค่าเพิ่ม

(Value Added) และการบรรจุภัณฑ์ (Packaging) สำหรับการลงทุนต้องมีการร่วมทุนกับชาวเวียดนามโดยต้องจดทะเบียนบริษัท แต่หากลงทุนตั้งโรงงานผู้ประกอบการต่างชาติสามารถถือหุ้นได้ทั้งหมดแต่ไม่สามารถถือครองที่ดินได้ จะต้องอยู่ในรูปของการเช่าที่ดินเท่านั้น ทางด้านการประกันภัยนั้นในเวียดนามยังไม่มีบทบาทมากเท่าที่ควร ส่วนใหญ่จะเป็นการประกันภัยรถยนต์ซึ่งเบี้ยประกันภัยค่อนข้างสูง

คุณชาติชาย วุฒิตันทวีกิจ นักธุรกิจโลจิสติกส์ บริษัท Unithai ได้กล่าวถึงประวัติของบริษัท Unithai โดยบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทในกลุ่มผู้ประกอบการโลจิสติกส์ และผู้ประกอบการไทยมีหุ้นส่วนอยู่ด้วยร้อยละ 10 และในเวียดนามทาง Unithai ได้ร่วมทุนกับหุ้นส่วนในเวียดนาม โดยได้ให้บริการด้าน Warehouse พื้นที่ประมาณ 3,000 ตารางเมตร โดยมี Sub-Contractor อยู่ในนิคมอุตสาหกรรม Song Than จังหวัด Binh Duong ซึ่งมีจำนวนโรงงานในนิคมอุตสาหกรรมดังกล่าวประมาณ 500 โรงงาน อย่างไรก็ตามคุณชาติชายกล่าวว่าปัจจุบันทางเวียดนามยังไม่อนุญาตให้ผู้ประกอบการต่างชาติเข้ามาดำเนินธุรกิจเรือค้าขายฝั่งที่เวียดนามได้ ซึ่งเวียดนามนั้นมีภูมิประเทศที่เป็นชายฝั่งทะเลยาวที่สุด จึงมีศักยภาพในการพัฒนาท่าเรือชายฝั่งและการค้าขายฝั่งได้ในอนาคต

คุณอดิศักดิ์ ประเสริฐศรี รองประธานสมาคมนักธุรกิจไทยในเวียดนาม กล่าวถึงโอกาสในการลงทุนในเวียดนามว่า อัตราการขยายตัวของประชากรชาวเวียดนามเพิ่มสูงขึ้นมาก ซึ่งเป็นโอกาสอันดีสำหรับการประกอบธุรกิจหรือลงทุนในด้านต่างๆ สินค้าจำพวกอิเล็กทรอนิกส์จะกลายเป็นสินค้าที่มีความนิยมมากขึ้นเนื่องจากคนรุ่นใหม่ของเวียดนามมีจำนวนเพิ่มขึ้น และคาดการณ์กันว่า

ภายในปี 2557 อุตสาหกรรมด้านอาหารจะขยายตัวเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 19 การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะกระตุ้นให้การส่งออกของเวียดนามเพิ่มสูงขึ้นและโปร่งใสมากขึ้น ตลอดจนมีการลงทุนทั้งในและต่างประเทศมากขึ้น เวียดนามเองได้มีการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และสร้าง Consumer Demand ภายในประเทศให้เพิ่มขึ้นเพื่อรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สำหรับการขนส่งสินค้าทางเรือจากกรุงเทพมหานครในกัมพูชา

มายังท่าเรือในเวียดนามมีต้นทุนที่ต่ำกว่า การขนส่งสินค้ามายังท่าเรือแหลมฉบังของไทย เนื่องจาก Saigon Newport Cooperation (SNP) ได้มีส่วนเข้าไปบริหารจัดการท่าเรือในกรุงเทพมหานคร ทำให้การขนส่งสินค้าจากกัมพูชาไปยังท่าเรือของเวียดนามมีความสะดวก แต่อย่างไรก็ตามหน่วยงานในกลุ่มจังหวัดสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขงของเวียดนามยังต้องการความร่วมมือด้านการขนส่งทางเรือกับประเทศไทย ตั้งแต่จังหวัด



ด้านตรวจคนเข้าเมือง
ของเวียดนาม



รูปปั้นโฮจิมินห์กับสภา
ประชาชน ณ เมือง
ไซ่ง่อน (โฮจิมินห์ซิตี้)



คณะสำรวจเดินทาง
มายัง Saigon Newport
Corporation เพื่อเข้า
รับฟังการบรรยาย



คุณพรณพิมล สุวรรณพงศ์
กงสุลใหญ่ ณ นครโฮจิมินห์
กำลังบรรยายให้กับทางคณะฯ



คุณมาลินี หาญบุญทรง กงสุลฝ่าย
การพาณิชย์ กำลังบรรยายให้ความรู้
เกี่ยวกับตลาดของเวียดนาม



คุณอดิศักดิ์ ประเสริฐศรี รองประธาน
สมาคมธุรกิจไทยในเวียดนาม
บรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับสภาพตลาด
ของเวียดนามในมุมมองภาคเอกชน

ระยองจนถึงจังหวัด Kien Giang และ
จังหวัด Ca Mau ในเวียดนาม ซึ่งจะ
เป็นช่องทางหนึ่งในการพัฒนาความร่วม
มือด้านการขนส่งระหว่างประเทศต่อไป

ในวันสุดท้ายของการเดินทาง
คณะฯ ได้เดินทางมาเข้ารับฟังการบรรยาย
และเยี่ยมชมสถานที่ Saigon Newport
Corporation (SNC) เป็นหน่วยงาน
รัฐวิสาหกิจ จัดตั้งขึ้นเมื่อ 15 มีนาคม
1989 ภายหลังได้เปลี่ยนเป็นบริษัทจำกัด
ในเดือนธันวาคม 2006 อย่างไรก็ตาม
กระทรวงกลาโหม โดยกองทัพเรือของ
เวียดนามเป็นผู้ให้บริการ สำหรับการให้
บริการต่างๆ ที่ทาง SNC มีให้บริการ เช่น
Terminal Services, Warehousing
Services, ICD Services, Pilot Service,
Trucking Service, Tugboat Service,
Barging Service, IT Service, Technical

Service, Training Service, Depot
Service, Bulk Cargo Service, Salvage
Service, Construction Service และ
Real Estate Service

ท่าเรือ Tan Cang-Cai Mep
Terminals ดังกล่าวมีเส้นทางการขนส่ง
ทางเรือไปยังท่าเรือต่างๆ เช่น เส้นทาง
จาก Cai-Mep ไปยังชายฝั่งตะวันตก
ของอเมริกา โดยเริ่มต้นจาก Cai-Mep
ผ่านไปยังท่าเรือ Hong Kong ท่าเรือ
Yantian มุ่งไปสู่อู่ท่าเรือ Osaka ท่าเรือ
Tokyo และข้ามมหาสมุทรแปซิฟิกไปยัง
ท่าเรือ Oak Land และท่าเรือ Long
Beach ของชายฝั่งตะวันตกของอเมริกา
เส้นทางจาก Cai-Mep ไปยังชายฝั่ง
ตะวันออกของอเมริกา โดยผ่านท่าเรือ
Laem Chabang ท่าเรือ Singapore
มุ่งไปยังท่าเรือ Colombo ประเทศ

ศรีลังกา ผ่านทะเลแดงเข้าสู่คลองสุเอซ
ไปสู่ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ไปยังท่าเรือ
Cagliari ออกไปยังช่องแคบยิบรอลตาร์
ข้ามมหาสมุทรแอตแลนติกไปยังท่าเรือ
Halifax ของประเทศแคนาดา และท่าเรือ
New York ท่าเรือ North Folk Port
ท่าเรือ Savannah ของชายฝั่งตะวันออก
ของอเมริกา ส่วนเส้นทางสุดท้าย คือ
จาก Cai-Mep ไปยังยุโรปตะวันตก เริ่ม
ต้นเส้นทางจาก Cai-Mep ไปยังเส้นทาง
เดียวกับชายฝั่งตะวันออกของอเมริกา เมื่อ
ผ่านช่องแคบยิบรอลตาร์แล้วจึงเทียบท่าที่
ท่าเรือ Hamburg ของประเทศเยอรมัน
เมื่อคณะฯ ได้เข้าเยี่ยมชมท่าเรือ
Tan Cang-Cai Mep Terminals เป็น
ที่เรียบร้อยแล้วจึงเดินทางมุ่งหน้าไปสู่
สนามบินโฮจิมินห์เพื่อเดินทางบินกลับ
ไปยังสนามบินสุวรรณภูมิต่อไป



เจ้าหน้าที่ของทาง Saigon Newport
Corporation กำลังบรรยายให้ความรู้ประวัติ
ความเป็นมาของ Saigon Newport
Corporation



เครนท่าเรือและจุดพักสินค้าของ Cai Mep



เปิดใจ... อานนท์ วังวสุ

นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย คนใหม่
เผยแผนการดำเนินงานมุ่งเป้าขับเคลื่อน
ธุรกิจประกันวินาศภัย ให้เติบโตอย่าง
ต่อเนื่องและยั่งยืน



สมาคมประกันวินาศภัยไทย จัดแถลงข่าวแนะนำ
กรรมการบริหารสมาคมฯ ชุดใหม่ ประจำปี 2556-2558 โดย
มี นายอานนท์ วังวสุ ดำรงตำแหน่งนายกสมาคมฯ คนที่
23 พร้อมเปิดใจถึงแผนการดำเนินงานของสมาคมฯ ภายใต้
การบริหารงานของกรรมการบริหารสมาคมฯ ชุดใหม่
โดยมุ่งส่งเสริมธุรกิจประกันวินาศภัยให้มีการเติบโตอย่าง
ต่อเนื่องและยั่งยืน

นายอานนท์ วังวสุ นายกสมาคมประกัน
วินาศภัยไทย กล่าวถึงแผนการดำเนินงานภายใต้การ
บริหารงานของคณะกรรมการบริหารสมาคมฯ ประจำปี
2556-2558 ว่า ตลอดระยะเวลา 45 ปีที่ผ่านมา
สมาคมฯ เป็นศูนย์กลางความร่วมมือและตัวแทนของ
บริษัทสมาชิกในการสร้างความเชื่อมั่นและไว้วางใจของ
ประชาชน พัฒนาธุรกิจให้มีการเติบโตอย่างยั่งยืนและมี
เสถียรภาพ ซึ่งคณะกรรมการบริหารสมาคมฯ ชุดใหม่นี้ได้มี
การกำหนดนโยบายและแผนการดำเนินงานที่ชัดเจนโดยคำนึง
ถึงสถานการณ์และปัจจัยต่างๆ ที่จะมีผลกระทบต่อธุรกิจประกัน
วินาศภัย อาทิ สภาพเศรษฐกิจของประเทศ การจัดการเกี่ยว
กับสินไหมทดแทนกรณีภัยก่อการร้ายและน้ำท่วม และการเตรียม
ความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มากำหนด
เป็นแผนการดำเนินงานเพื่อให้ภารกิจของสมาคมฯ บรรลุตาม
เป้าประสงค์ที่ได้กำหนดไว้ โดยประสานความร่วมมือร่วมกับ



หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน ทั้งในและต่างประเทศ ในการพัฒนาธุรกิจประกันวินาศภัยให้ เป็นที่ยอมรับ และไว้วางใจจากประชาชน

สำหรับแผนการดำเนินงานของ คณะกรรมการบริหารสมาคมฯ ชุดใหม่ ประจำปี 2556-2558 นี้ การกิจสำคัญ ที่ต้องเร่งดำเนินการ คือ การจัดการเรื่อง ค่าสินไหมทดแทนจากเหตุการณ์น้ำท่วม ซึ่งได้มีการประสานกับบริษัทสมาชิก และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการให้แล้ว เสร็จภายในเดือนตุลาคมนี้ ดำเนินการจัด เก็บข้อมูลของธุรกิจประกันวินาศภัยให้มี ประสิทธิภาพเพื่อรองรับการเปิดเสรีเบี้ย ประกันภัย สนับสนุนการมีส่วนร่วมใน กระบวนการกำหนดหลักเกณฑ์การกำกับ ดูแลธุรกิจประกันวินาศภัย เพื่อให้เกิด

ผลกระทบต่อธุรกิจประกันวินาศภัยเท่าที่ จำเป็น ส่งเสริมการยกระดับธรรมาภิบาล ให้บริษัทประกันวินาศภัยมีการกำกับดูแล กิจการที่ดี ส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับการ ประกันวินาศภัยให้เป็นที่แพร่หลายและ ยอมรับของประชาชน โดยเฉพาะการ สร้างความตระหนักเรื่องความเสี่ยง ภัยให้กับสังคมและประชาชน

นอกจากนี้ สมาคมฯ ได้ให้การ สนับสนุนและเสริมสร้างความพร้อมให้ กับบริษัทสมาชิก โดยมุ่งเน้นให้บริษัท ประกันวินาศภัยดำเนินงานอย่างมี ประสิทธิภาพ เช่น การลดค่าใช้จ่าย การ พัฒนาปรับปรุงระบบการปฏิบัติงานโดย ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการ พัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง ซึ่งคณะ กรรมการบริหารฯ ได้มอบหมายให้คณะ

กรรมการประกันภัยทั้ง 7 คณะ ดำเนิน การตามแผนงานและนโยบายของคณะ กรรมการบริหารฯ ที่ได้กำหนดไว้ สมาคมฯ มีเป้าหมายการดำเนินงาน คือ มุ่งส่งเสริม ให้ธุรกิจประกันวินาศภัยมีการเติบโตอย่าง ต่อเนื่องและยั่งยืน เพราะเชื่อมั่นว่าการ ประกันวินาศภัยเป็นส่วนหนึ่งในการสร้าง หลักประกันความมั่นคงในการดำเนินชีวิต ของประชาชน ช่วยเสริมสร้างความเข้ม แข็งมั่นคงให้กับภาคธุรกิจอุตสาหกรรม เมื่อประชาชนในประเทศมีคุณภาพชีวิตที่ ดีขึ้น ระบบเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมมี การพัฒนาและเติบโตอย่างยั่งยืน ประเทศ ชาติก็จะเจริญก้าวหน้าไปด้วยเช่นกัน

วารสารประกันภัยฉบับที่แล้วได้เล่าให้ฟังถึงวิธีการเลือกตั้งคณะกรรมการบริหารสมาคมฯ ซึ่งผู้ที่ได้รับการเลือกตั้ง เป็นกรรมการบริหารสมาคมฯ ประจำปี 2556-2558 เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2556 มีจำนวน 21 ท่าน ผู้ที่ได้รับการเลือกตั้ง ทั้ง 21 ท่าน จะต้องจัดให้มีการเลือกตั้งกันเอง เพื่อดำรงตำแหน่งต่างๆ ในสมาคมฯ ได้แก่ นายกสมาคมฯ อุปนายก เลขานุการ รองเลขานุการ และนายทะเบียน ตำแหน่งละ 1 คน และตำแหน่งอื่นๆ ที่คณะกรรมการบริหารจะเห็นสมควร

ผลการเลือกตั้งเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2556 ปรากฏว่า นายอานนท์ วัจวสุ อดีตเลขาธิการสมาคมฯ และกรรมการ บริหารสมาคมฯ หลายสมัย จากบริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน) ได้รับการเลือกตั้งเป็นนายกสมาคมประกัน วินาศภัยไทย คนที่ 23 ต่อจาก นายจิรพันธ์ อัคระธนกุล ซึ่งจะอยู่ในวาระ 2 ปี (พ.ศ. 2556-2558) และมีกรรมการ บริหารในตำแหน่งต่างๆ ทั้งคณะ ดังนี้

1. นายอานนท์ วัจวสุ	นายกสมาคมฯ	บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน)
2. นายสมพร สืบถวิลกุล	อุปนายก	บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน)
3. นายอานนท์ โอภาสพิมลธรรม	อุปนายก	บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน)
4. นายนพดล สันติภากรณ์	เลขานุการ	บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
5. นายวรวัจน์ เจริญชัยพงศ์	รองเลขานุการ	บริษัท นำสินประกันภัย จำกัด (มหาชน)
6. นางสาวนิตยา พิริยะธรรมวงศ์	เหรัญญิก	บริษัท ไทยพาณิชย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน)
7. นายอรรถพร พรธิดิ	นายทะเบียน	บริษัท เอ็ม เอส ไอ จี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
8. นางสาวเดือนเด่น ชื่นจิตต์ศิริ	กรรมการ	บริษัท สมโพธิ์ เจแปน นิปปอนโคโอะ ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
9. Mr. Yasutoshi Konnai	กรรมการ	บริษัท โตเกียวมารีนประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
10. นายไพบุลย์ จิรายุวัฒน์	กรรมการ	บริษัท แอลเอ็มจี ประกันภัย จำกัด (มหาชน)
11. นายปิณฑงค์ พิศาลบุตร	กรรมการ	บริษัท นวกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน)
12. นางนวลพรรณ ลำข้า	กรรมการ	บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)
13. นายพุทธิพงษ์ ด้านบุญสุด	กรรมการ	บริษัท ไทยเศรษฐกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน)
14. นายเรืองเดช คุชฎีสุรพจน์	กรรมการ	บริษัท สิ้นมั่นคงประกันภัย จำกัด (มหาชน)
15. นายชาติชาย ชื่นเวชกัจฉานิชย์	กรรมการ	บริษัท เทเวศรประกันภัย จำกัด (มหาชน)
16. นายสุเทพ จันทร์ศรีขวลา	กรรมการ	บริษัท มิตรแท้ประกันภัย จำกัด (มหาชน)
17. นายปภิต เอี่ยมโอภาส	กรรมการ	บริษัท อลิอันซ์ ซี.พี.ประกันภัย จำกัด (มหาชน)
18. นายจิรพันธ์ อัคระธนกุล	กรรมการ	บริษัท ประกันภัยไทยวิวัฒน์ จำกัด (มหาชน)
19. นายคมสัน ทองตัน	กรรมการ	บริษัท สยามชีวิตประกันภัย จำกัด (มหาชน)
20. นายพิสิฎฐ์ พันธุ์สมิง	กรรมการ	บริษัท แอกราประกันภัย จำกัด (มหาชน)
21. นายหลักชัย สุทธิชูจิต	กรรมการ	บริษัท อาคเนย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน)



นอกจากเลือกตั้งเพื่อดำรงตำแหน่ง
ต่างๆ ในคณะกรรมการบริหารสมาคมฯ
แล้ว สมาคมฯ ยังมีการแต่งตั้งประธาน

คณะกรรมการประกันภัยและกรรมการ
ที่ปรึกษาในคณะกรรมการประกันภัย
ต่างๆ ดังนี้

คณะกรรมการประกันภัยทรัพย์สิน

นางสาวเดือนเด่น ชื่นจิตต์ศิริ ประธาน
นายอานนท์ โอภาสพิมลธรรม อุปนายกสมาคมฯ และเป็นกรรมการที่ปรึกษา

คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์

Mr. Yasutoshi Konnai ประธาน
นายพุทธิพงษ์ ด้านบุญสุด กรรมการบริหารสมาคมฯ และเป็นกรรมการที่ปรึกษา

คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์

นายไพบุลย์ จิรายวัฒน์ ประธาน
นายเรืองเดช ดุษฎีสุพรรณ กรรมการบริหารสมาคมฯ และเป็นกรรมการที่ปรึกษา

คณะกรรมการประกันภัยเบ็ดเตล็ด อุบัติเหตุและสุขภาพ

นายปิณฑิ ศิลาบุตร ประธาน
นายชาติชาย ชินเวชกิจวานิชย์ กรรมการบริหารสมาคมฯ และเป็นกรรมการที่ปรึกษา

คณะกรรมการการบัญชี-การเงิน และการลงทุน

นางสาวนิตยา พิริยะธรรมวงศ์ ประธาน
นายปิติ เอี่ยมโอภาส กรรมการบริหารสมาคมฯ และเป็นกรรมการที่ปรึกษา

คณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ

นายอรอนพ พรธิติ ประธาน
นายอานนท์ วั่งสุ นายกสมาคมฯ และเป็นกรรมการที่ปรึกษา

คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและประชาสัมพันธ์

นางนวลพรรณ ลำช้า ประธาน
นายสุทธเทพ จันทรศรีชวาลา กรรมการบริหารสมาคมฯ และเป็นกรรมการที่ปรึกษา

การเลือกตั้งคณะกรรมการบริหาร
สมาคมฯ และคณะกรรมการประกันภัย
สาขาต่างๆ ประจำปี 2556-2558 ได้
ยุติแล้ว ซึ่งทุกท่านพร้อมที่จะทำงานเพื่อ
ความเจริญก้าวหน้าอย่างยั่งยืนของธุรกิจ
ประกันภัยไทยต่อไป และสามารถพร้อม
รับมือกับตลาดในเวทีสากล





ลงนาม MOU กับ GISTDA

นายอานนท์ วัจวสุ นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย ลงนามบันทึกข้อตกลงโครงการความร่วมมือพัฒนาต้นแบบแผนที่และแบบจำลองการประเมินพื้นที่เสี่ยงภัยจากน้ำท่วม เพื่อการพิจารณารับประกันวินาศภัย ระยะที่ 2 ร่วมกับ ดร. อานนท์ สนิทวงศ์ ณ อยุธยา ผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ หรือ GISTDA เพื่อขยายขอบเขต

การประเมินความเสี่ยงพื้นที่น้ำท่วมครอบคลุมทุกลุ่มน้ำและทุกจังหวัดของประเทศไทย เพื่อใช้ในการตัดสินใจวางแผนการรับประกันภัยความเสียหายที่เกิดจากน้ำท่วมได้อย่างเหมาะสม และเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2556 ณ ห้องประชุม สมาคมประกันวินาศภัยไทย



คณะกรรมการบริหารสมาคมฯ ชุดใหม่เข้าพบเลขาธิการ คปภ.

นายอานนท์ วัจวสุ นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย นำคณะกรรมการบริหารสมาคมฯ ประจำปี 2556-2558 เข้าพบ นายประเวช งามอาจสิทธิกุล เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เพื่อแนะนำคณะกรรมการบริหารชุดใหม่ พร้อมรับฟังนโยบายในการดำเนินงานเกี่ยวกับธุรกิจประกันภัย เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2556 ณ สำนักงาน คปภ.

ดื่มแล้วขับ ถูกจับกุมประพฤติ

สมาคมประกันวินาศภัยไทย โดยคณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ ร่วมออกบูธประชาสัมพันธ์ร่วมกับ กรมคุมประพฤติ ในกิจกรรมรณรงค์สงกรานต์ปลอดภัย คุณประพฤติร่วมใจ ลดภัยอุบัติเหตุ ประจำปี 2556 เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2556 ณ ลานกิจกรรม เอ็ม บี เค เอเวนิว ศูนย์การค้า เอ็ม บี เค เซ็นเตอร์





สนับสนุนโครงการสงกรานต์ปลอดภัย ตายเป็นศูนย์

ฯพณฯ พลเอกสุรยุทธ์ จุลานนท์ องคมนตรีและประธานมูลนิธิรัฐบุรุษ พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ รับมอบเงินสนับสนุนโครงการ สงกรานต์ปลอดภัย ตายเป็นศูนย์ จำนวน 100,000 บาท จากนาย สมพร สืบถวิลกุล ประธานคณะกรรมการ ประกันภัยยานยนต์ เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2556 ณ มูลนิธิรัฐบุรุษ พลเอกเปรม ติณสูลานนท์



กิจกรรมรณรงค์สงกรานต์ปลอดภัย ตายเป็นศูนย์

สมาคมประกันวินาศภัยไทย โดยคณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ ร่วมจัดบูธนิทรรศการให้ความรู้ด้านประกันภัยพร้อมแจกน้ำดื่มให้กับประชาชนที่เดินทางช่วงเทศกาลสงกรานต์ ในโครงการ สงกรานต์ปลอดภัย ตายเป็นศูนย์ โดยมี นายประสิทธิ์ คำเกิด รองประธานคณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ เป็นผู้แทนเข้าร่วมกิจกรรมและมอบของที่ระลึกให้กับประธานในพิธี เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2556 ณ สถานีขนส่งหมอชิต และวันที่ 11 เมษายน 2556 ณ สถานีรถไฟหัวลำโพง

รณรงค์สงกรานต์ปลอดภัย พื้นที่เล่นน้ำปลอดภัย

สมาคมประกันวินาศภัยไทย โดยคณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ ร่วมออกบูธประชาสัมพันธ์ ร่วมกับ สำนักงานเครือข่ายองค์กรงดเหล้า (สคล.) จัดกิจกรรมรณรงค์สงกรานต์ปลอดภัย พื้นที่เล่นน้ำปลอดภัย ประจำปี 2556 วัฒนธรรมสร้างสุข สนุกสุขใจ ไร้แอลกอฮอล์ เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2556 ณ ลานกิจกรรม เซ็นทรัล เวิลด์ ราชประสงค์

รับโล่ขอบคุณ

ฯพณฯ พลเอกสุรยุทธ์ จุลานนท์ องคมนตรีและประธานมูลนิธิรัฐบุรุษ พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ มอบโล่ขอบคุณให้กับสมาคมประกันวินาศภัยไทยในโอกาสที่ร่วมสนับสนุนโครงการ สงกรานต์ปลอดภัย ตายเป็นศูนย์ จำนวน 100,000 บาท โดยมีนายประสิทธิ์ คำเกิด รองประธานคณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ เป็นผู้รับมอบ เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2556 ณ มูลนิธิรัฐบุรุษ พลเอกเปรม ติณสูลานนท์



รุก-รับ AEC เจาะลึกทุกปัญหาการค้าระหว่างประเทศ

คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ เข้าร่วมสัมมนาเรื่อง รุก-รับ AEC เจาะลึกทุกปัญหาการค้าระหว่างประเทศ ปริญญา Logistics Clinic จัดโดยศูนย์บริการส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 25 มีนาคม ณ โรงแรมแอมบาสซาเดอร์ สุขุมวิท 11



จัดประชุมหารือการจัดการเรียกร้องสินไหมทดแทนของบริษัท ส่งเสริมประกันภัย จำกัด

คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ จัดประชุมหารือร่วมกับบริษัทสมาชิก เกี่ยวกับวิธีการจัดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทมีกับบริษัท ส่งเสริมประกันภัย จำกัด ก่อนที่จะทำการยื่นผู้ชำระบัญชี ทั้งในกรณีที่บริษัทประกันภัยเป็นเจ้าหนี้และลูกหนี้ เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2556 ณ ห้องประชุม สมาคมประกันวินาศภัยไทย



โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการจ่ายค่าสินไหมทดแทนผ่านระบบสินไหมอัตโนมัติ (E-Claim)

คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ เข้าร่วมศึกษา ดูงานและรับฟังการดำเนินงานเรื่อง การประกัน ภัยรถผ่านแดนและการคุ้มครองผู้ประสบภัยจาก รถ ณ ด้านพรมแดนแม่สอด จังหวัดตาก และ เข้าร่วมศึกษาดูงานและฟังการบรรยายเรื่อง ระบบประกันภัยกับเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี ณ ด้านเมียวดี สาธารณรัฐแห่งสหภาพพม่า และการเสวนาหัวข้อ อุตสาหกรรมประกันภัยกับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด โดยมี นายไพบูลย์ จิรายุวัฒน์ ประธานคณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ เป็นผู้แทนเข้าร่วมในการเสวนา ซึ่งจัดโดยสำนักงาน คปภ. เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2556 ณ โรงแรมเซ็นทารา แม่สอด ฮิลล์ รีสอร์ท จังหวัดตาก



ชี้แจงโครงการ “ชนแล้วแยก”

นายไพบูลย์ จิรายุวัฒน์ ประธานคณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ และนายประสิทธิ์ คำเกิด รองประธานฯ ชี้แจงรายละเอียดและแนวทางปฏิบัติของบริษัทประกันภัย ตามโครงการ “ชนแล้วแยก” เรื่องการรับแจ้งเหตุ และการประชาสัมพันธ์ให้กับผู้เอาประกันภัยรับทราบ เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 ณ ห้องประชุม สมาคมประกันวินาศภัยไทย



แถลงข่าวโครงการ “ชนแล้วแยก”

นายไพบูลย์ จิรายุวัฒน์ ประธานคณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ และนายประสิทธิ์ คำเกิด รองประธานฯ ร่วมกันแถลงข่าวประชาสัมพันธ์โครงการ “ชนแล้วแยก” ภายใต้แนวคิด “กรอก-แลก-แยกย้าย” ให้กับสื่อมวลชนได้รับทราบเพื่อนำไปเผยแพร่ข้อมูลให้กับประชาชน โดยโครงการ “ชนแล้วแยก” เริ่มวันที่ 1 มิถุนายนนี้ การแถลงข่าวจัดขึ้นเมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 ณ ห้องประชุม สมาคมประกันวินาศภัยไทย



สัญญาประกันภัย (IFRS4) และมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินสำหรับผู้บริหารระดับสูง

คณะกรรมการการบัญชี-การเงิน และการลงทุน จัดอบรมเรื่อง สัญญาประกันภัย (IFRS4) และมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินสำหรับผู้บริหารระดับสูง โดยมี คุณณงลักษณ์ พุ่มน้อย และคุณรัตนา จาละ บริษัทสำนักงาน เอ็นสท์ แอนด์ ยัง จำกัด เป็นวิทยากร เพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทสมาชิกทราบหลักการสำคัญของมาตรฐานการบัญชีในแต่ละฉบับที่เกี่ยวข้อง เพื่อประโยชน์ในการกำกับและกำหนดนโยบายการบัญชีของบริษัท รวมทั้งกำกับการทำงานของเจ้าหน้าที่ให้ปฏิบัติได้อย่างถูกต้องตามมาตรฐานการบัญชี เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2556 ณ โรงแรมบางกอกกษุณา



การรายงานข้อมูลการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ จัดประชุมชี้แจงแนวทางในการรายงานข้อมูลการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้กับบริษัทสมาชิก เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2556 ณ ห้องประชุมสมาคมประกันวินาศภัยไทย

สัญญาประกันภัย (IFRS4) และมาตรฐานที่เกี่ยวกับเครื่องมือทางการเงินสำหรับผู้ปฏิบัติงาน

คณะกรรมการการบัญชี-การเงิน และการลงทุน จัดอบรมเรื่อง สัญญาประกันภัย (IFRS4) และมาตรฐานที่เกี่ยวกับเครื่องมือทางการเงินสำหรับผู้ปฏิบัติงาน โดยมีทีมจากบริษัท สำนักงาน เอ็นสท์ แอนด์ ยัง จำกัด เป็นวิทยากร เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินให้แก่ผู้ปฏิบัติงานด้านบัญชี นักคณิตศาสตร์ ประกันภัยและผู้เกี่ยวข้อง สามารถพร้อมที่จะนำ IFRS4 มาใช้ในปี 2559 ตามที่สภาวิชาชีพบัญชี จะประกาศบังคับใช้ เมื่อวันที่ 19-20 และ 24 มิถุนายน 2556 ณ ห้องประชุม สมาคมประกันวินาศภัยไทย





มุมมองและการบริหารงาน ภายใต้สภาวะการแข่งขัน ของตลาดแรงงานในปัจจุบัน

บริษัท ทาวเวอร์ส วัตสัน (ประเทศไทย) จำกัด ได้ทำการสำรวจการแข่งขัน การเติบโต และแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงในเรื่องของอัตราจ้างงาน ผลตอบแทน และสวัสดิการของพนักงานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งทำให้เราได้เห็นแนวทางของความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องในประเทศไทยและทุกๆ ภูมิภาคของโลก

จากผลสำรวจแสดงให้เห็นการเติบโตทางเศรษฐกิจในภาคพื้นเอเชียแปซิฟิก ซึ่งเมื่อวัดจากค่า GDP แล้วมีการเติบโตมากที่สุด โดยมีอัตราการเจริญเติบโตอยู่ที่ 6.0% ในปี 2012 และคาดการณ์ว่าจะโตขึ้นเป็น 6.5% ในปี 2013 ซึ่งแตกต่าง

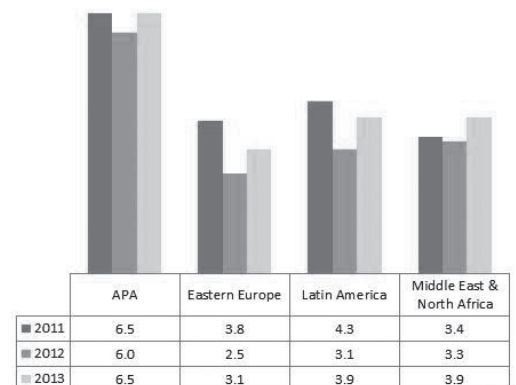
จากภูมิภาคอื่นที่มีการเติบโตอย่างชะลอตัว โดยประเทศในยุโรปตะวันออกมีอัตราการเจริญเติบโตอยู่ที่ 2.5% ประเทศในลาตินอเมริกา 3.1% ในอเมริกาเหนือและกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง 3.3%

โดยปกติเมื่อธุรกิจเติบโตขึ้น อัตราการจ้างงานก็จะมากขึ้นตามไปด้วย ซึ่งหมายถึงการแข่งขันเพื่อให้ได้มาซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพในการสนับสนุนการเติบโตขององค์กร

ในกรณีของประเทศไทย ภาพรวมปี 2012 อัตราการขึ้นเงินเดือนอยู่ที่ 6% ซึ่งมีการคาดการณ์ว่าจะลดลงในปี 2013 อยู่ที่ 5.8% ส่วนอัตราการจ่ายโบนัสอยู่

ที่ 2.8% ซึ่งมีการคาดการณ์ว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 3.2% ในปี 2013 และอัตราการเลิกจ้างหรือลาออกอยู่ที่ 12.5% โดยทาวเวอร์ส วัตสันได้มีการทำสำรวจอัตราค่าจ้างและผลตอบแทนในกลุ่มธุรกิจประกันวินาศภัย โดยได้ผลสำรวจที่น่าสนใจ ดังนี้

- อัตราการขึ้นเงินเดือนอยู่ที่ 5.2%
- อัตราการขึ้นของโบนัสอยู่ที่ 2 เดือน
- อัตราการเลิกจ้างหรือลาออก





อยู่ที่ 19.4%

การแข่งขันในเรื่องของการขึ้นเงินเดือนและโบนัสของกลุ่มธุรกิจประกันวินาศภัยนั้นค่อนข้างต่ำกว่าธุรกิจทั่วไปเล็กน้อย แต่ภาวะการแข่งขันในกลุ่มธุรกิจโดยพื้นฐานนั้นสูงมาก เห็นได้จากอัตราการลาออกที่สูงกว่าธุรกิจทั่วไปอยู่ที่ 19.4%

นอกจากปัจจัยภายในแล้วยังมีปัจจัยภายนอกเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย เช่น การเข้ามาลงทุนในประเทศไทยโดยกลุ่มบริษัทต่างชาติ การควบรวมธุรกิจในกลุ่มบริษัทขนาดกลางและขนาดเล็ภายในประเทศ การขึ้นอัตราค่าจ้างขั้นต่ำตามนโยบายของรัฐบาล และยังรวมไปถึงการเปิดตลาดการค้าเสรีหรือที่เรียกว่า AEC ที่กำลังจะเกิดขึ้นนั้นต่างมีผลกระทบกับการแข่งขันในกลุ่มธุรกิจนี้ทั้งสิ้น

โจทย์ที่น่าสนใจของผู้บริหารหรือผู้ปฏิบัติการบริหารบุคคลก็คือ เราจะบริหารงานอย่างไรในสถานการณ์ปัจจุบันที่มีการแข่งขันที่สูงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ตำแหน่งงานที่มีการแข่งขันสูงและมีความต้องการเป็นอย่างมากในกลุ่มธุรกิจประกันวินาศภัย คือ

- นักคณิตศาสตร์ประกันภัย
- กลุ่มบริหารการลงทุน
- พนักงานขายที่มีประสบการณ์
- พนักงานฝ่ายไอที

ซึ่งกลุ่มงานที่กล่าวมาข้างต้นนั้นมีการจ้างงานในอัตราที่สูงมากเมื่อเทียบกับกลุ่มงานอื่นๆ ของธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งตำแหน่งนักคณิตศาสตร์ประกันภัยนั้นดูเหมือนจะมีไม่เพียงพอต่อความต้องการเลย อย่างไรก็ตามหากมองในระดับภายในองค์กรแล้ว ระดับที่มีการแข่งขันและโยกย้ายมากที่สุด คือ พนักงานในระดับปฏิบัติการวิชาชีพและระดับผู้จัดการ

จากข้อมูลทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้นแสดงแนวโน้มและปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นในองค์กรได้ คำถามต่อมาก็คือ แล้วเราจะมีวิธีการรับมือจัดการกับปัญหาต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้อย่างไร ควรปรับปรุงอะไร อย่างไร และใครจะได้รับผลกระทบบ้าง

เบื้องต้นการปรับอัตราค่าจ้าง โบนัสหรือสวัสดิการให้สูงขึ้น เพื่อให้เป็นการดึงดูดพนักงานที่มีคุณภาพเข้ามาในบริษัทนั้นเป็นการเปลี่ยนแปลงพื้นฐาน ซึ่งอาจไม่ได้แก้ปัญหาดังกล่าวได้ทั้งหมด ยังมีปัจจัยอื่นๆ

ที่ไม่ใช่ตัวเงินที่ต้องคำนึงถึงอีก

มีผลสำรวจที่น่าสนใจในเรื่องการดึงดูดและการรักษาคนเก่งไว้ในบริษัทของทาวเวอร์ส วัตสัน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ในประเทศไทยและกลุ่มประเทศในเอเชียแปซิฟิกมีผลสำรวจออกมาว่า ปัจจัยอื่นๆ ที่ไม่ใช่เรื่องค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินที่พนักงานให้ความสนใจ ประกอบด้วย

1. ความมั่นคงของงาน
2. ความท้าทายของงาน
3. โอกาสและความก้าวหน้า
4. สถานที่ตั้งของบริษัท
5. ความสัมพันธ์กับพนักงานหรือหัวหน้างาน

การปรับปรุงหรือพัฒนาองค์กรเพื่อให้พร้อมรับมือกับปัญหาที่อาจเกิดขึ้นนั้นไม่มีสูตรสำเร็จตายตัว ขึ้นกับว่าปัญหาขององค์กรเราคืออะไร และต้นเหตุของปัญหาอยู่ที่ไหน เมื่อทราบแล้วเราจึงจะสามารถวางแผนการรับมือได้อย่างเหมาะสมภายใต้การวิเคราะห์ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ



Insurance Banana Skins 2013

ดร. ปิยวดี ไชริทกิจ

สวัสดีค่ะกลับมาอีกครั้งสำหรับบทความ Risk Intelligence ซึ่งในครั้งนี้จะเป็นการ update มุมมองเกี่ยวกับความเสี่ยงซึ่งจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจประกันภัยทั่วโลกที่เรียกว่า Insurance Banana Skins สำหรับท่านที่ยังไม่คุ้นเคยว่า Insurance Banana Skins คืออะไร คำว่า “Banana Skins” นั้นแปลว่าเปลือกกล้วยซึ่งหากเราเดินเหยียบลงไปก็อาจไถลลื่นล้มได้ “Insurance Banana Skins” จึง

หมายถึงความเสี่ยงที่คาดว่าจะเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อธุรกิจประกันภัยนั่นเองค่ะ ในปี พ.ศ. 2550 PriceWaterhouseCoopers และ The Centre for the Study of Financial Innovation (CSFI) ได้เริ่มสำรวจความเห็นจากผู้บริหารระดับสูงในธุรกิจประกันภัยเพื่อระบุความเสี่ยงที่คาดการณ์ว่าจะมีผลกระทบต่อบริษัทของตนและต่อธุรกิจประกันภัยโดยรวมในระยะเวลา 2-3 ปีข้างหน้า และจัด

ทำรายงาน Insurance Banana Skins ขึ้น หลังจากนั้นก็ได้มีการสำรวจอย่างต่อเนื่องทุกๆ 2 ปี ซึ่ง Insurance Banana Skins 2013 นี้เป็นการสำรวจที่จัดทำขึ้นเป็นครั้งที่ 4 แล้วค่ะ ผลการสำรวจในครั้งนี้มาจากการตอบแบบสอบถามของผู้ตอบทั้งสิ้น 662 คน จาก 54 ประเทศทั่วโลกในเดือนมีนาคมและเมษายนปีนี้ มาดูกันนะคะว่าผลสรุปที่ได้เป็นอย่างไรบ้าง

ความเสี่ยงสูงสุด 10 อันดับ

ธุรกิจประกันภัยโดยรวม	ธุรกิจประกันวินาศภัย	ธุรกิจประกันภัยต่อ
1. กฎหมาย 2. ผลตอบแทนจากการลงทุน 3. สภาวะเศรษฐกิจระดับมหภาค 4. การประกอบธุรกิจ 5. มหันตภัยเนื่องมาจากภัยธรรมชาติ 6. ผลิตภัณฑ์ที่รับประกันผลตอบแทน 7. คุณภาพของการบริหารความเสี่ยง 8. คุณภาพของผู้บริหาร 9. ค่าสินไหมทดแทนยืดเยื้อ 10. การแทรกแซงทางการเมือง	1. มหันตภัยจากภัยธรรมชาติ 2. กฎหมาย 3. ผลตอบแทนจากการลงทุน 4. การเปลี่ยนแปลงสภาวะภูมิอากาศ 5. การประกอบธุรกิจ 6. สภาวะเศรษฐกิจระดับมหภาค 7. คุณภาพของการบริหารความเสี่ยง 8. สมมุติฐานทางคณิตศาสตร์ประกันภัย 9. นวัตกรรม 10. ค่าสินไหมทดแทนยืดเยื้อ	1. ผลตอบแทนจากการลงทุน 2. มหันตภัยเนื่องมาจากภัยธรรมชาติ 3. กฎหมาย 4. สภาวะเศรษฐกิจระดับมหภาค 5. ค่าสินไหมทดแทนยืดเยื้อ 6. คุณภาพของผู้บริหาร 7. การบริหารการเปลี่ยนแปลง 8. สมมุติฐานทางคณิตศาสตร์ประกันภัย 9. คุณภาพของการบริหารความเสี่ยง 10. การเปลี่ยนแปลงสภาวะภูมิอากาศ

ความเสี่ยงสูงสุด 10 อันดับของธุรกิจประกันวินาศภัย

ปี 2007	ปี 2009	ปี 2011	ปี 2013
1. มหันตภัยจากภัยธรรมชาติ 2. การเปลี่ยนแปลงสภาวะภูมิอากาศ 3. การจัดการวัฏจักรการประกันภัย 4. กฎหมาย 5. คุณภาพของผู้บริหาร 6. ช่องทางการขาย 7. ค่าสินไหมทดแทนยืดเยื้อ 8. ผลประกอบการด้านการลงทุน 9. การจัดการด้านเทคโนโลยี 10. รูปแบบใหม่ของคู่แข่ง	1. ความเพียงพอของเงินกองทุน 2. ผลตอบแทนจากการลงทุน 3. ตลาดทุน 4. การจัดการวัฏจักรการประกันภัย 5. แนวโน้มของสภาวะเศรษฐกิจ 6. กฎหมาย 7. ความมั่นคงของธุรกิจประกันภัยต่อ 8. สมมุติฐานทางคณิตศาสตร์ประกันภัย 9. การบริหารต้นทุน 10. เทคนิคการบริหารความเสี่ยง	1. กฎหมาย 2. แนวโน้มของสภาวะเศรษฐกิจ 3. มหันตภัยจากภัยธรรมชาติ 4. เงินกองทุน 5. ผลตอบแทนจากการลงทุน 6. ธรรมชาติภัย 7. สมมุติฐานทางคณิตศาสตร์ประกันภัย 8. Talent 9. คุณภาพของผู้บริหาร 10. อัตราดอกเบี้ย	1. มหันตภัยจากภัยธรรมชาติ 2. กฎหมาย 3. ผลตอบแทนจากการลงทุน 4. การเปลี่ยนแปลงสภาวะภูมิอากาศ 5. การประกอบธุรกิจ 6. สภาวะเศรษฐกิจระดับมหภาค 7. คุณภาพของการบริหารความเสี่ยง 8. สมมุติฐานทางคณิตศาสตร์ประกันภัย 9. นวัตกรรม 10. ค่าสินไหมทดแทนยืดเยื้อ

รายละเอียดของความเสียง Top Ten ของธุรกิจประกันวินาศภัยมีดังนี้:

1. มหันตภัยจากภัยธรรมชาติ (Natural Catastrophe)

การเกิดมหันตภัยทางธรรมชาติที่บ่อยมากขึ้นในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมาในบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและในย่านเศรษฐกิจอุตสาหกรรมที่ได้มีการทำประกันภัยไว้ ทำให้มหันตภัยทางธรรมชาติขึ้นแทนความเสี่ยงอันดับ 1 ในการสำรวจปีนี้ นอกจากนี้แล้ว การเปลี่ยนแปลงสภาวะภูมิอากาศตลอดจนโอกาสที่จะเกิดแผ่นดินไหวขนาดใหญ่ในอนาคตก็เป็นปัจจัยเสริมเช่นกัน และก่อให้เกิดความหวั่นเกรงว่าหากเกิดมหันตภัยทางธรรมชาติในพื้นที่ภูมิศาสตร์หลายหลายที่ทั่วโลกในเวลาเดียวกัน ก็อาจทำให้ธุรกิจประกันภัยชนเชลงได้ค่ะ

นอกจากนี้แล้ว ผู้ตอบแบบสอบถามยังมีความกังวลในเรื่องของอัตราเบี้ยประกันภัยที่ต่ำเกินกว่าที่ควรจะเป็นเนื่องมาจากการแข่งขันอย่างรุนแรงในธุรกิจ ประกอบกับแบบจำลองที่ใช้ในการคาดการณ์และพยากรณ์มหันตภัยจากภัยธรรมชาติที่ยังไม่ได้ถูกพัฒนาขึ้นมารองรับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดประกันภัยที่เป็นตลาดเกิดใหม่ในประเทศด้อยพัฒนาและประเทศกำลังพัฒนา การขาดแคลนข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์และการขาดความเข้าใจความเสี่ยงในประเทศเหล่านี้ย่อมส่งผลกระทบต่อบริษัทประกันภัยที่ต้องการขยายธุรกิจเข้าไปในตลาดเหล่านี้อย่างแน่นอน

จะเห็นได้ว่าหลังจากเกิดมหันตภัยทางธรรมชาติขึ้นแล้ว บริษัทประกันภัย/ประกันภัยต่อ บางบริษัทเลือกที่จะออกจากตลาดที่ตนรับประกันภัยอยู่ ในขณะที่บางบริษัทที่ยังเลือกที่จะทำธุรกิจต่อก็ขยับเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นเพื่อให้อัตราเบี้ยประกันภัยเพียงพอกับความเสี่ยง ดังนั้น ประเด็นที่จะตามมาจึงไม่ใช่การเข้าถึงการประกันภัย (Availability) แต่เป็นความสามารถในการซื้อประกันภัย (Affordability) มากกว่า

2. กฎหมาย (Regulation)

ผู้บริหารบริษัทประกันภัยทั่วโลกต่างก็ให้ความเห็นว่าจำนวนกฎหมายที่ออกมา

เพิ่มมากขึ้นทำให้ธุรกิจประกันภัยต้องเผชิญกับความเสียงในการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ความไม่แน่นอนของกฎหมายซึ่งกำลังอยู่ในระหว่างการดำเนินการจากผู้กำกับดูแล ทำให้บริษัทไม่สามารถที่จะประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งความเพียงพอของเงินกองทุนได้ในขณะนี้ นอกจากนี้แล้ว คุณภาพของกฎหมายที่ออกมาอาจไม่เหมาะสมกับการประกอบธุรกิจเนื่องมาจากการขาดความเข้าใจในธุรกิจของผู้กำกับดูแล และยังมีผู้ให้ความเห็นว่าการออกกฎหมายใหม่ไม่ได้คำนึงถึงต้นทุนเทียบกับประโยชน์ที่จะได้รับว่าเหมาะสมหรือไม่ และหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลในระดับบนและระดับรองลงมาที่ขาดการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานด้วยค่ะ

ผู้ตอบแบบสอบถามยังให้ความเห็นว่า การออกกฎหมายใหม่ส่งผลต่อต้นทุนของบริษัทที่เพิ่มมากขึ้น ทั้งในด้านของค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการและเรื่องของเงินกองทุน และยังให้ความเห็นว่าผู้กำกับดูแลไม่ได้พิจารณาถึงต้นทุนและผลกระทบต่อ การประกอบธุรกิจอย่างเหมาะสมค่ะ ต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นนี้อาจเป็นการกีดขวางการสร้างนวัตกรรมในธุรกิจประกันภัยและทำให้บริษัทประกันภัยมุ่งเน้นในการพัฒนาระบบและกระบวนการให้สอดคล้องและรองรับกับกฎหมายที่ออกมา มากกว่าการให้ความสำคัญในการพัฒนาผลิตภัณฑ์หรือนวัตกรรมใหม่ออกมาเพื่อรองรับกับความต้องการของลูกค้า นอกจากนี้ ต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นนี้ทำให้เกิดความเสียเปรียบในการแข่งขันสำหรับบริษัทที่มีขนาดเล็ก

3. ผลตอบแทนจากการลงทุน (Investment Performance)

อัตราดอกเบี้ยที่ต่ำในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ย่อมส่งผลกระทบต่อธุรกิจประกันภัยซึ่งพึ่งพาผลตอบแทนจากการลงทุนมาช่วยพยุงรายได้จากการรับประกันภัยที่ลดลง ความเชื่อมโยงของระบบเศรษฐกิจทั่วโลกส่งผลให้ผลตอบแทนจากการลงทุนที่ลดลงนั้นเกิดขึ้นกับธุรกิจประกันภัยทั่วโลก เนื่องจากรายได้จากการลงทุนนั้นจะเป็น

ส่วนสำคัญต่อระดับการดำรงเงินกองทุนของบริษัท ผลตอบแทนจากการลงทุนที่ลดลงอาจนำไปสู่การเพิ่มของอัตราเบี้ยประกันภัย และหากเกิดสภาวะอัตราดอกเบี้ยต่ำเป็นเวลานาน ก็อาจทำให้บริษัทประกันภัยต้องเพิ่มเงินสำรองค่าสินไหมทดแทนสำหรับงานที่เป็น Long Tail ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อรายได้ เงินกองทุน และอัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE) ในที่สุดค่ะ

4. การเปลี่ยนแปลงสภาวะภูมิอากาศ (Climate Change)

ความไม่แน่นอนในการเกิดการเปลี่ยนแปลงของสภาวะภูมิอากาศและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในระยะยาวเป็นอีกความเสียงหลักที่ธุรกิจประกันวินาศภัยให้ความสำคัญเช่นกันค่ะ เนื่องมาจากการที่บริษัทประกันภัยยังขาดความสามารถในการพยากรณ์และการสร้างแบบจำลองที่มีความแม่นยำ นอกจากนี้แล้ว การประเมินผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงของสภาวะภูมิอากาศก็ทำได้ยากเช่นกัน ถึงแม้ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงของสภาวะภูมิอากาศในระยะสั้นอาจไม่รุนแรงมากนัก แต่หากการเปลี่ยนแปลงของสภาวะภูมิอากาศนั้นเกิดบ่อยขึ้นและเกิดต่อเนื่องเป็นระยะเวลานาน ก็อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจประกันวินาศภัยในอนาคตได้ค่ะ

5. การดำเนินธุรกิจ (Business Practices)

สภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน การเกิดมหันตภัยจากภัยธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น และอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนที่ต่ำ ล้วนก่อให้เกิดแรงกดดันสำหรับบริษัทประกันภัยในการสร้างเบี้ยประกันภัยให้เพิ่มมากขึ้น การมุ่งเน้นการสร้างทำยอดหรือสร้างเบี้ยประกันภัย (Top Line) โดยไม่ได้คำนึงถึงผลกำไร (Bottom Line) ควบคู่กันย่อมจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางการเงินของบริษัทประกันภัยในที่สุด การบริหารจัดการช่องทางการจำหน่ายในรูปแบบต่างๆ โดยเฉพาะการขายผ่านตัวแทนจึงเป็นประเด็นที่ถูกกล่าวถึงในผลการสำรวจนี้ เนื่องจากการขายประกันผ่านตัวแทนยากต่อการควบคุมคุณภาพเมื่อ

เทียบกับการขายในรูปแบบอื่นๆ ซึ่งจะถูก monitor เข้มงวดกว่า

6. สภาพเศรษฐกิจระดับมหภาค (Macro-economic Environment)

ความไม่แน่นอนของสภาพเศรษฐกิจโลกย่อมส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ ประกันภัยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งในด้านการเจริญเติบโตของธุรกิจ ผลตอบแทนจากการลงทุน และผลประกอบการ สถิติที่ผ่านมาแสดงให้เห็นว่าในภาวะเศรษฐกิจถดถอย ค่าสินไหมทดแทนมีแนวโน้มที่จะเพิ่มสูงขึ้น สภาพเศรษฐกิจในขณะนี้คาดว่าจะยังคงอยู่ต่อไปในอีก 2-3 ปีข้างหน้า เป็นอย่างน้อยและจะยังคงส่งผลกระทบต่อธุรกิจประกันภัยต่อไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับการเจริญเติบโตของธุรกิจประกันภัยในประเทศที่มีอัตราการถือครองกรมธรรม์ในระดับต่ำ

7. คุณภาพของการบริหารความเสี่ยง (Quality of Risk Management)

การบริหารความเสี่ยงเป็นที่สนใจและได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดเกิดใหม่ (Emerging Market) บทบาทของ Chief Risk Officer ในบริษัทมีเพิ่มมากขึ้นพร้อมๆ กับการเจริญเติบโตของหน่วยงานบริหารความเสี่ยงในบริษัท ความท้าทายของการบริหารความเสี่ยงไม่ใช่เป็นเพียงแค่การบริหารจัดการเพื่อให้บริษัทสามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดและข้อกำหนดต่างๆ ได้เท่านั้น แต่จะต้องช่วยสนับสนุนการประกอบธุรกิจอีกประการหนึ่งด้วย

การบริหารความเสี่ยงควรถูกนำมาใช้เพื่อช่วยคาดการณ์เหตุการณ์ที่จะเกิดในอนาคตที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อบริษัทและหาวิธีการบริหารจัดการลดจนมาตรการต่างๆ มารองรับมากกว่าเป็นการบริหารจัดการสำหรับความเสี่ยงที่บริษัทกำลังเผชิญอยู่ในปัจจุบันเท่านั้น อย่างไรก็ตาม การพึ่งพาแบบจำลองเพื่อใช้ในการตัดสินใจมากเกินไปเป็นประเด็นที่ถูกกล่าวถึง ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความเห็นว่า ความมุ่งมั่นและความทุ่มเทที่จะทำให้เกิดการบริหารความเสี่ยงอย่างแท้จริงขึ้นในบริษัทนั้นจะ

ต้องมาจากการสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่เกื้อหนุน โดยคณะกรรมการบริหารบริษัท (Board of Directors) ต้องเข้ามามีบทบาทและมีส่วนร่วมอย่างใกล้ชิดค่ะ

8. สมมุติฐานทางคณิตศาสตร์ประกันภัย (Actuarial Assumptions)

ความผันผวนของสภาพเศรษฐกิจและการเมืองซึ่งส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจและพฤติกรรมของผู้บริโภคย่อมส่งผลกระทบต่อการตั้งสมมุติฐานทางคณิตศาสตร์ประกันภัยอย่างแน่นอนค่ะ สภาพอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากร ตลอดจนอายุขัยเฉลี่ยที่เพิ่มสูงขึ้นย่อมส่งผลกระทบต่อสมมุติฐานที่เคยตั้งไว้ในอดีต นอกจากนี้แล้ว ผลลัพธ์จากแบบจำลองที่ใช้สำหรับมหันตภัยทางธรรมชาติสำหรับการเกิดแผ่นดินไหวก็มีความแตกต่างจากเหตุการณ์จริงที่เกิดขึ้นดังจะเห็นได้จากกรณีแผ่นดินไหวที่ญี่ปุ่นและนิวซีแลนด์ ดังนั้นจึงเป็นการยากที่จะพยากรณ์เหตุการณ์ต่างๆ ให้มีความถูกต้องแม่นยำ

9. นวัตกรรม (Innovation)

นับเป็นครั้งแรกที่เรื่องของนวัตกรรมเข้ามาติดอันดับ Top Ten ความเสี่ยงที่ธุรกิจประกันภัยวินาศภัยกำลังเผชิญอยู่นะคะ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและระบบเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงกันทั่วโลกทำให้เกิดสิ่งที่เรียกว่า “เศรษฐกิจแห่งองค์ความรู้” หรือ Knowledge Economy ขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดการยกระดับของความคาดหวังที่เพิ่มมากขึ้นจากผู้บริโภค

อย่างไรก็ตาม การสร้างนวัตกรรมให้เกิดขึ้นนั้นอาจไม่ใช่เรื่องง่ายสำหรับธุรกิจประกันภัยเนื่องจากวัฒนธรรมและความคิดแบบเดิมที่ฝังรากลึกในการต่อต้านการนำเทคโนโลยีมาใช้ บริษัทประกันภัยส่วนใหญ่มักมีบทบาทเป็นผู้ตามมากกว่าเป็นผู้นำด้านนวัตกรรม เนื่องจากหลายบริษัทมีแนวคิดที่ว่าบริษัทที่เป็นผู้ริเริ่มจะมีต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่สูง การเป็นผู้ตามหรือการเลียนแบบและนำนวัตกรรมที่มีผู้คิดค้นขึ้นมาแล้วมาใช้จะเป็นวิธีที่เร็วและประหยัดกว่า

อีกประเด็นที่น่าสนใจก็คือว่า ธุรกิจประกันภัยนั้นอาจสร้างนวัตกรรมไปใน

ทิศทางที่ไม่ถูกต้อง ผลตอบแทนจากการลงทุนที่ต่ำทำให้ธุรกิจประกันภัยอาจสนใจลงทุนในนวัตกรรมที่ก่อให้เกิดประสิทธิผล (Efficiency) มากกว่าการสร้างนวัตกรรมเพื่อการเจริญเติบโตของธุรกิจ (Growth) นอกจากนี้แล้ว การนำเทคโนโลยีใหม่มาใช้มากเกินไปถูกมองว่าอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงได้เช่นเดียวกัน เนื่องจากเทคโนโลยีเหล่านี้เป็นเพียงเครื่องมือที่ช่วยในการตัดสินใจ แต่ไม่สามารถเป็นสิ่งทดแทนความรู้ความเข้าใจในการทำธุรกิจหรือ Common Sense ได้

10. ค่าสินไหมทดแทนยืดเยื้อ (Long Tail Liabilities)

สภาพเศรษฐกิจที่ชะลอตัว อัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ การขาดความสามารถในการพยากรณ์ความเสี่ยงใหม่หรือความเสี่ยงที่บริษัทประกันภัยไม่คุ้นเคย และการเปลี่ยนแปลงกฎหมายและมาตรฐานบัญชี ทำให้การคำนวณเงินสำรองค่าสินไหมทดแทนมีความยากลำบากมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับบริษัทประกันภัยต่อ

หลายบริษัทเกรงว่าความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เราไม่คาดคิดหรือไม่ทราบมาก่อนจะเป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างรุนแรงต่อบริษัทประกันภัยในอนาคตได้ นอกจากนี้แล้ว อาจมีความน่าจะเป็นที่จะเกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนยืดเยื้อในอนาคตสำหรับตลาดปัจจุบันซึ่งยังไม่มีประเด็นของ Long Tail อยู่ก็เป็นได้ค่ะ บริษัทประกันภัยจึงควรให้ความสำคัญกับการคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยให้เพียงพอเป็นอันดับแรก และตั้งสำรองค่าสินไหมทดแทนให้เพียงพอเช่นกันค่ะ เนื่องจากโดยทั่วไปแล้ว บริษัทประกันภัยมีแนวโน้มที่จะตั้งเงินสำรองค่าสินไหมทดแทนต่ำและไม่ได้ให้ความสำคัญกับเรื่องของ Long Tail มากนัก เนื่องจากการตั้งสำรองเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อรายได้และเงินกองทุนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ค่ะ

พบกันฉบับหน้านะคะ สวัสดีค่ะ



บริษัทกลางฯ ร่วมโครงการ “หมวกนิรภัย เด็กยิ้มได้ หัวปลอดภัย”

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด โดยนายณพดล สันติภากรณ์ กรรมการผู้จัดการ เข้าร่วมกิจกรรมโครงการ “หมวกนิรภัย เด็กยิ้มได้ หัวปลอดภัย” ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร โดยเป็นโครงการที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยในการเดินทางให้กับนักเรียนในโรงเรียนสังกัดกรุงเทพมหานคร ที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์และรถจักรยาน ได้สวมหมวกนิรภัยทุกคน เป็นการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ณ ห้องรัตนโกสินทร์ ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร

ทิพยประกันภัยฯ มอบป้าย CSR ตำนางูธร

คุณวิษชุดา ไตรธรรม ผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสารองค์กรและ CSR บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน) มอบป้าย CSR ตำนางูธร ภาค 1 ซึ่งเป็นหนึ่งในตำราจรรยาบรรณทั้ง 9 ภาค จำนวน 1,460 ป้ายทั่วประเทศ โดยทิพยประกันภัยฯ ได้ติดตั้งป้าย CSR ตำนางูธร เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่จะเดินทางไปยังตำราจรรยาบรรณในพื้นที่ต่างๆ ในโครงการ “ทิพยประกันภัยห่วงใยทุกชีวิตในสังคม” โดยมี พล.ต.ต. ภัคพงศ์ พงษ์เภตรา ผู้บังคับการตำรวจจราจร ตำราจรรยาบรรณภาค 1 เป็นผู้รับมอบ ณ ตำราจรรยาบรรณภาค 1 ถนนวิภาวดีรังสิต

นวกิจประกันภัยฯ ร่วมสมทบทุน “อาสาภาษา”

นางสาวจรรววรรณ จัฒจำรูญ ผู้อำนวยการฝ่ายธุรการ บริษัท นวกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน) มอบเงินสนับสนุนกิจกรรม “ออกร้านพฤษภาคม” ในงานฉลอง 120 ปี สภาภาษาชาวไทย ประจำปี 2556 โดยมี นางประกาย อติแพทย์ นายกลโมสร อาสาภาษา สภาภาษาชาวไทย พร้อมด้วย คณะกรรมการสโมสรฯ เป็นผู้รับมอบ ณ สโมสรอาสาภาษา

คปภ. ประชุมติดตามความคืบหน้าการประกันภัยรถภาคบังคับแบบ Online-Real time

นายประเวช งามอาจสิทธิกุล เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เป็นประธานการประชุมติดตามความคืบหน้าการประกันภัยรถภาคบังคับแบบ Online-Real time ร่วมกับสมาคมประกันวินาศภัยไทย บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และบริษัทประกันภัย เพื่อกำชับถึงแนวทางปฏิบัติในการรับประกันและการส่งข้อมูลการประกันภัยรถภาคบังคับ (พ.ร.บ.) ระบบ Online-Real time ซึ่งจะทำให้ข้อมูลต่างๆ เชื่อมโยงกันระหว่างบริษัทประกันภัยกับสำนักงาน คปภ. และสำนักงาน คปภ. จะเชื่อมโยงข้อมูลกับกรมการขนส่งทางบก ในการจดทะเบียนรถยนต์หรือการรับชำระภาษีรถยนต์ประจำปี จะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2556 เป็นต้นไป

คปภ. เผยสถิติการสอบขอรับใบอนุญาต ไตรมาส 1 ปี 2556

นายประเวช งามอาจสิทธิกุล เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเปิดเผยว่า สถิติการสอบตัวแทน/นายหน้าประกันภัย ในไตรมาส 1 ปี 2556 มีจำนวนผู้สมัครสอบทั้งสิ้น 60,051 ราย มีอัตราการขยายตัวลดลงจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้วร้อยละ 2.79

จากการวิเคราะห์ข้อมูลผู้สมัครสอบแยกตามประเภทพบว่า การสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตเป็นตัวแทนประกันชีวิตมีจำนวนผู้เข้าสอบสูงสุดถึง 45,464 ราย คิดเป็นร้อยละ 75.71 ของผู้สมัครสอบทั้งหมด สอบผ่านทั้งสิ้นร้อยละ 52.05 ในจำนวนนี้เป็นผู้สมัครสอบผ่านสำนักงาน คปภ. ส่วนภูมิภาคจำนวน 27,639 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 60.79 ของผู้สมัครสอบทั้งหมด ซึ่งแสดงให้เห็นว่าปัจจุบันตลาดการประกันภัยมีอัตราการขยายตัวไปยังภูมิภาคต่างๆ ของประเทศสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประชาชนในส่วนภูมิภาคมีความตระหนักและเห็นถึงความสำคัญของการทำประกันภัยมากขึ้น ทั้งนี้ บริษัทประกันชีวิตที่ส่งผู้สมัครสอบมากที่สุด 3 อันดับแรก ประกอบด้วย บริษัท อเมริกันอินเตอร์แนชชั่นแนลแอสซัวรันส์ จำกัด สาขาประเทศไทย จำนวน 16,132 ราย บริษัทไทยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน) จำนวน 8,364 ราย และบริษัท เมืองไทยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน) จำนวน 5,726 ราย และจังหวัดที่มีสถิติการสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตเป็นตัวแทนประกันชีวิตสูงสุด 3

อันดับแรก คือ กรุงเทพมหานคร จำนวน 17,825 ราย เชียงใหม่ จำนวน 2,429 ราย สงขลา จำนวน 2,183 ราย

รองลงมาคือ การสอบประเภท นายหน้าประกันวินาศภัย (บุคคลธรรมดา) มีผู้สมัครสอบจำนวน 8,572 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.27 ของผู้สมัครสอบทั้งหมด สอบผ่านทั้งสิ้นร้อยละ 35.59 ตามมาด้วยการสอบประเภทนายหน้าประกันชีวิต (บุคคลธรรมดา) มีผู้สมัครสอบทั้งสิ้น 5,273 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.78 ของผู้สมัครสอบทั้งหมด มีผู้สอบผ่านทั้งสิ้น ร้อยละ 53.47

เมื่อสรุปรวมจำนวนผู้สมัครสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตนายหน้าประกันชีวิต และนายหน้าประกันวินาศภัยทั้งสิ้น 13,845 ราย พบว่าเป็นพนักงานของธนาคารจำนวน 3,674 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 26.53 ของผู้สมัครสอบทั้งหมด ซึ่งแสดงให้เห็นว่าช่องทางการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ประกันภัยผ่านธนาคาร (Bancassurance) นับเป็นอีกหนึ่งช่องทางทางการจำหน่ายที่ได้รับความนิยมจากประชาชนในวงกว้างอย่างต่อเนื่อง ซึ่งธนาคารได้มีการพัฒนาบุคลากรให้เพียงพอต่อความต้องการเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนอย่างทั่วถึง โดยธนาคารที่ส่งพนักงานเข้าสอบมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 2,158 ราย ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 859 ราย และธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) จำนวน 359 ราย สำหรับการสอบประเภทตัวแทนประกันวินาศภัย มีผู้สมัครสอบทั้งสิ้น 742 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.24 ของผู้สมัครสอบทั้งหมด สอบผ่านร้อยละ 34.51

เลขาธิการ คปภ. กล่าวเสริมว่า ใน

การทำประกันภัยนั้นประชาชนควรเลือกบริษัทประกันภัยที่มีความน่าเชื่อถือ น่าไว้วางใจ มีผลประกอบการที่ดีและเลือกซื้อประกันภัยผ่านตัวแทนหรือนายหน้าประกันภัยที่ได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนเท่านั้น และการจ่ายเบี้ยประกันภัยต้องขอเอกสารแสดงการรับเงินทุกครั้งเพื่อเป็นหลักฐาน ทั้งนี้ จะช่วยให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยอย่างครบถ้วน หากมีข้อสงสัยสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่สายด่วนประกันภัย 1186

วิธีะประกันภัย สนับสนุนการศึกษาบุตรข้าราชการตำรวจ

บริษัท วิธีะประกันภัย จำกัด (มหาชน) โดยคุณกานดา วัฒนาธิงสมสุข ผู้จัดการฝ่ายสื่อสารองค์กร มอบเงินจำนวน 58,900 บาท แก่ พ.ต.อ. อัสวายุทธ นุชพุ่ม ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลห้วยขวาง เพื่อเป็นทุนการศึกษาให้กับบุตรข้าราชการตำรวจของสถานีตำรวจนครบาลห้วยขวาง ที่มีผลการเรียนดีเด่น โดยมีคุณสุวัฒน์ สุขสัมฤทธิ์ รองผู้จัดการฝ่ายสื่อสารองค์กร ร่วมเป็นสักขีพยานพร้อมมอบของที่ระลึก ตุ๊กตาครอบครัวปลอดภัยแก่ผู้ที่ได้รับทุนในครั้งนี้ ณ ห้องประชุมสถานีตำรวจนครบาลห้วยขวาง

สินทรัพย์ประกันภัยร่วมรักภัยโลก

คุณบังอร มีเจริญ กรรมการผู้จัดการ บริษัท สินทรัพย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) นำทีมพนักงานจัดโครงการ สินทรัพย์รักภัยโลก Assets Loves Earth ปลูกปะการังในเขตอนุรักษ์ สร้างทัศนียภาพที่สวยงาม

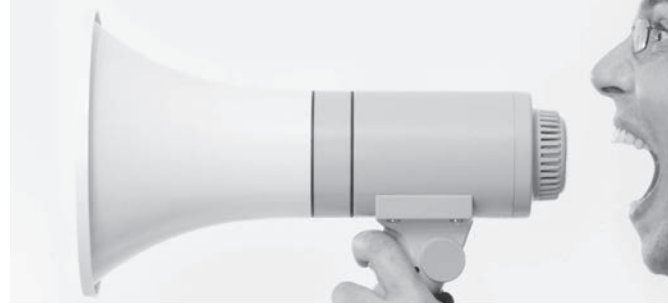
บริเวณชายหาด หวังปลูกฝังจิตสำนึกรักธรรมชาติชายฝั่งแก่เยาวชนคนรุ่นใหม่ เพื่อประโยชน์โดยรวมแก่สังคม ช่วยฟื้นฟูและคืนความสมดุลให้ธรรมชาติ ลดปัญหาโลกร้อนอย่างยั่งยืน ณ ชายหาดทุ่งโปรง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี

กรุงเทพประกันภัย ก้าวสู่ปีที่ 67 ด้วยความมั่นคง

คุณชัย โสภณพนิช ประธานกรรมการและประธานคณะผู้บริหาร นำคณะผู้บริหารและพนักงานร่วมกันทำบุญตักบาตรพระสงฆ์ 29 รูป พร้อมถวายภัตตาหารและไหว้ศาลพระพรหมเพื่อความ เป็นสิริมงคล เนื่องในวาระที่บริษัทฯ ครบรอบ 66 ปี ก้าวสู่ปีที่ 67 นอกจากนี้ ยังร่วมสืบสานวัฒนธรรมไทยด้วยการแต่งกายชุดไทยในเทศกาลสงกรานต์ พร้อมกับจัดพิธีรดน้ำดำหัวขอพรจากผู้บริหาร ณ อาคารกรุงเทพประกันภัย สำนักงานใหญ่

เมืองไทยประกันภัย มอบรายได้ช่วยเหลือเด็กออกัสติก

คุณนวลพรรณ ลำข้า กรรมการผู้จัดการ บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) พร้อมคณะผู้บริหารและพนักงาน จัดกิจกรรมจำหน่ายเสื้อยืดการกุศล “ฉันรักเมืองไทย” ภายใต้โครงการฉันรักเมืองไทย มอบรายได้หลังหักค่าใช้จ่าย จำนวน 40,000 บาท เพื่อสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมของศูนย์ดูแลเด็กพิเศษ (ออทิสติก) และโรงเรียนบ้านเขาบายศรี ตำบลเขาบายศรี อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี



วารสารฉบับนี้ได้รวบรวม คำสั่ง ประกาศที่สำคัญๆ ที่เกี่ยวข้องกับการธุรกิจประกันวินาศภัย ในช่วงเดือน เมษายน-มิถุนายน 2556 นำเสนอให้ผู้อ่านได้รับทราบ ดังนี้

ประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบ การประกอบธุรกิจประกันภัย

**ประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบ
ธุรกิจประกันภัยมี 5 ฉบับ ดังนี้**

**1. ประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบ
ธุรกิจประกันภัย ลงวันที่ 29 พฤษภาคม 2556 เรื่อง การ
ประเมินราคาทรัพย์สินและหนี้สินของบริษัทประกันวินาศภัย
(ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2556**

เนื่องจากวิกฤตการณ์อุทกภัยที่เกิดขึ้นในระหว่างวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2554 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554 ทำให้เกิดความเสียหายอย่างมากเกินกว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการรับประกันภัยตามปกติ เพื่อให้บริษัทมีระยะเวลาในการดำเนินการฟื้นฟูฐานะทางการเงินและดำเนินการตามแผนการชดเชยค่าสินไหมทดแทน จึงจำเป็นต้องออกประกาศฉบับนี้ขึ้น โดยได้ยอเพื่อให้ท่านทราบ ดังนี้

ในระหว่างวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2556 ถึงวันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2557 การประเมินมูลค่าสำรองค่าสินไหมทดแทน น้ำท่วม ให้บริษัทที่มีค่าสินไหมทดแทนน้ำท่วมได้รับยกเว้นไม่ต้องนำค่าเพื่อความผันผวน ณ ระดับความเชื่อมั่นเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่เจ็ดสิบห้ามาใช้ในการประเมินมูลค่าสำรองค่าสินไหมทดแทน น้ำท่วมก่อนการเอาประกันภัยต่อ และสำรองค่าสินไหมทดแทน น้ำท่วมสุทธิหลังการเอาประกันภัยต่อ

**2. ประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบ
ธุรกิจประกันภัย ลงวันที่ 29 พฤษภาคม 2556 เรื่อง หลัก
เกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดสรรเงินสำรองสำหรับ
เบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ตกเป็นรายได้ เงินสำรองสำหรับค่า
สินไหมทดแทน และเงินสำรองอื่นของบริษัทประกันวินาศภัย
(ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2556**

เหตุที่ต้องออกประกาศนี้ เนื่องจากวิกฤตการณ์อุทกภัยที่เกิดขึ้นในระหว่างวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2554 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554 ทำให้เกิดความเสียหายอย่างมากเกินกว่า

ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการรับประกันภัยตามปกติ เพื่อให้บริษัทสามารถจัดสรรทรัพยากรทางการเงินของบริษัทที่มีอยู่ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แล้วเสร็จโดยเร็ว จึงจำเป็นต้องออกประกาศฉบับนี้ขึ้น โดยได้ยอเพื่อให้ท่านทราบ ดังนี้

(1) ในระหว่างวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2556 ถึง 31 มีนาคม พ.ศ. 2557 ให้บริษัทที่มีค่าสินไหมทดแทนน้ำท่วมนำเบี้ยประกันภัยค้างรับจากการรับประกันภัยโดยตรง และเงินค้างรับเฉพาะส่วนของค่าสินไหมทดแทนน้ำท่วมที่เรียกคืนจากผู้รับประกันภัยต่อ มาใช้ในการจัดสรรเงินสำรองตามข้อ 15 แห่งประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดสรรเงินสำรองสำหรับเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ตกเป็นรายได้ เงินสำรองสำหรับค่าสินไหมทดแทน และเงินสำรองอื่นของบริษัทประกันวินาศภัย พ.ศ. 2554 ลงวันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2554 ของบริษัทที่มีค่าสินไหมทดแทนน้ำท่วมโดยอนุโลม

(2) ให้บริษัทที่มีค่าสินไหมทดแทนน้ำท่วมแสดงรายการเบี้ยประกันภัยค้างรับจากการรับประกันภัยโดยตรง และเงินค้างรับเฉพาะส่วนของค่าสินไหมทดแทนน้ำท่วมที่เรียกคืนจากผู้รับประกันภัยต่อตามข้อ 3 โดยระบุไว้ในช่องหมายเหตุที่ปรากฏในรายงานสินทรัพย์ลงทุนและสินทรัพย์จัดสรรที่แนบท้ายประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เรื่อง ให้บริษัทประกันวินาศภัยยื่นรายงานเกี่ยวกับฐานะการเงินและกิจการของบริษัท พ.ศ. 2555 ลงวันที่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2555

**3. ประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการ
ประกอบธุรกิจประกันภัย ลงวันที่ 29 พฤษภาคม 2556 เรื่อง
กำหนดประเภทและชนิดของเงินกองทุน รวมทั้งหลักเกณฑ์
วิธีการ และเงื่อนไขในการคำนวณเงินกองทุนของบริษัท
ประกันวินาศภัย (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2556**

เนื่องจากการกำหนดค่าความเสี่ยงภายใต้กรอบการกำกับเงินกองทุนตามระดับความเสี่ยง (Risk based capital: RBC) กำหนดให้ในกรณีที่บริษัทประกันภัยที่มีรัฐบาลไทยเป็นคู่สัญญา

หรือเป็นผู้ค้าประกันให้ถือว่าธุรกรรมนั้นปราศจากความเสี่ยง การที่บริษัทประกันวินาศภัยทำสัญญาประกันภัยต่อกับกองทุน ส่งเสริมการประกันภัยพิบัติตามพระราชกำหนดกองทุนส่งเสริม การประกันภัยพิบัติ พ.ศ. 2555 หรือหน่วยงานอื่นใดที่มีลักษณะ การจัดตั้งเช่นเดียวกับกองทุนส่งเสริมการประกันภัยพิบัติ จึงถือเป็นธุรกรรมที่ปราศจากความเสี่ยง ดังนั้น เพื่อให้การกำหนด ค่าความเสี่ยงที่ใช้ในการคำนวณเงินกองทุนสำหรับความเสี่ยง ด้านเครดิต และความเสี่ยงด้านกระจุกตัวจากการเอาประกันภัย ต่อที่เกิดจากการทำสัญญาประกันภัยต่อกับกองทุนส่งเสริมการ ประกันภัยพิบัติ หรือหน่วยงานอื่นใดที่มีลักษณะการจัดตั้งเช่น เดียวกับกองทุนส่งเสริมการประกันภัยพิบัติ สอดคล้องกับหลัก การกำกับเงินกองทุนตามระดับความเสี่ยงดังกล่าว จึงจำเป็นต้องออกประกาศฉบับนี้ขึ้น โดยได้ขอเพื่อให้ท่านทราบ ดังนี้

(1) การคำนวณเงินกองทุนสำหรับความเสี่ยงด้าน เครดิตจากการประกันภัยต่อ ให้เป็นไปตามเอกสารแนบ 3 แห่งประกาศ คปภ. โดยให้ค่าความเสี่ยงด้านเครดิตจากการ ประกันภัยต่อกับกองทุนส่งเสริมการประกันภัยพิบัติ หรือหน่วย งานอื่นใดที่มีลักษณะการจัดตั้งเช่นเดียวกับกองทุนส่งเสริมการ ประกันภัยพิบัติ มีค่าความเสี่ยงเท่ากับร้อยละศูนย์

(2) การคำนวณเงินกองทุนสำหรับความเสี่ยงด้านการ กระจุกตัวจากการเอาประกันภัยต่อให้เป็นไปตามเอกสารแนบ 4 แห่งประกาศ คปภ. โดยไม่ต้องนำมูลค่าสำรองประกันภัย ส่วนที่เรียกคืนจากการประกันภัยต่อที่ทำสัญญาประกันภัยต่อ ไว้กับกองทุนส่งเสริมการประกันภัยพิบัติ หรือหน่วยงานอื่นใด ที่มีลักษณะการจัดตั้งเช่นเดียวกับกองทุนส่งเสริมการประกัน ภัยพิบัติมารวมไว้ในการคำนวณ

4. ประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบ ธุรกิจประกันภัย ลงวันที่ 30 พฤษภาคม 2556 เรื่อง กำหนด หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงาน การดำรง เงินกองทุนของบริษัทประกันวินาศภัย (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2556 โดยออกประกาศเพื่อให้บริษัทจัดทำรายการดำรงเงินกองทุน รายเดือน ในระหว่างวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2556 ถึงวันที่

31 มีนาคม พ.ศ. 2557 โดยได้ขอประกาศฉบับดังกล่าวเพื่อ ให้ท่านทราบ ดังนี้

(1) ให้บริษัทจัดทำรายการการดำรงเงินกองทุนเพิ่ม เต็มจากวิกฤตการณ์อุทกภัยตามเอกสารแนบ 1 ท้ายประกาศ นี้ และให้รายการการดำรงเงินกองทุนเพิ่มเติมจากวิกฤตการณ์ อุทกภัยเป็นส่วนหนึ่งของแบบรายการของรายการการดำรงเงิน กองทุน

(2) ให้บริษัทใช้แบบคำรับรองของนักคณิตศาสตร์ประกัน ภัยตามเอกสารแนบ 2 ท้ายประกาศนี้ ในการรับรองรายงาน การดำรงเงินกองทุนแทนแบบคำรับรองของนักคณิตศาสตร์ ประกันภัยตามประกาศนายทะเบียน เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายการการดำรงเงินกองทุน ของบริษัทประกันวินาศภัย พ.ศ. 2554 ลงวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2554

5. ประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบ ธุรกิจประกันภัย ลงวันที่ 11 มิถุนายน 2556 เรื่อง กำหนด หลักสูตร และวิธีการการอบรมความรู้เกี่ยวกับการประกัน วินาศภัยสำหรับผู้ขอรับและขอต่ออายุใบอนุญาตเป็นตัวแทน ประกันวินาศภัยและนายหน้าประกันวินาศภัย พ.ศ. 2556

เหตุผลที่ออกประกาศฉบับนี้ เนื่องจากตัวแทนประกัน วินาศภัยและนายหน้าประกันวินาศภัยต้องผ่านการอบรมตาม หลักสูตรที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการ ประกอบธุรกิจประกันภัยกำหนดเพื่อให้ตัวแทนประกันวินาศภัย และนายหน้าประกันวินาศภัยมีการอบรมความรู้เพิ่มเติมอย่าง ต่อเนื่อง สามารถชักชวน ชี้ช่องให้บุคคลเข้าทำสัญญาประกัน ภัยกับบริษัทได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องออกประกาศ ฉบับนี้ขึ้น

รายละเอียดประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ ประกันภัย ท่านสามารถ Download ได้จากเว็บไซต์ของสำนักงานคณะ กรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (www.oic.or.th)



คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4857/2549

โจทก์ ห้างหุ้นส่วนจำกัดเซอร์ไพร์สการช่าง

จำเลย บริษัท ล.ประกันภัย จำกัด

ป.พ.พ. มาตรา 193/34, 193/12, 193/14, 602

โจทก์ฟ้องว่า จำเลยประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยทุกประเภท จำเลยในฐานะผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ซ่อมแซมรถยนต์ที่ได้รับความเสียหายจากวินาศภัยให้แก่ลูกค้าหรือบุคคลที่จำเลยต้องรับผิดชอบซ่อมแซมให้ เมื่อเดือนกรกฎาคม 2533 โจทก์เข้าเป็นอยู่ในเครือของจำเลย โดยโจทก์มีหน้าที่ในการซ่อมแซมรถยนต์ของลูกค้าที่จำเลยรับประกันวินาศภัยไว้ ภายหลังทำสัญญาจำเลยจัดส่งรถยนต์ให้โจทก์ทำการซ่อมแซมหลายครั้ง หลายรายการ โจทก์ได้ซ่อมแซมจนสำเร็จทุกรายการ จำเลยชำระหนี้ให้โจทก์ครั้งสุดท้ายเมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2543 จำนวน 198,280.36 บาท ยังคงค้างชำระเป็นเงิน 2,997,784 บาท โจทก์ทวงถามให้จำเลยชำระ แต่จำเลยเพิกเฉย ขอให้บังคับจำเลยชำระเงินจำนวน 2,997,784 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์

จำเลยให้การว่า โจทก์ฟ้องคดีเรียกค่าจ้างซ่อมเกิน 2 ปีแล้ว คดีของโจทก์ขาดอายุความ ขอให้ยกฟ้อง

ระหว่างพิจารณาจำเลยแถลงว่า โจทก์เป็นนิติบุคคล มีวัตถุประสงค์ในการประกอบธุรกิจซ่อมรถยนต์และมีอำนาจฟ้อง ฟ้องโจทก์ไม่เคลือบคลุม

ศาลชั้นต้นพิพากษาให้จำเลยชำระเงินจำนวน 2,997,784 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันฟ้อง (ฟ้องวันที่ 19 มิถุนายน 2543) เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ กับให้จำเลยใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์ โดยกำหนดค่าทนายความ 3,000 บาท จำเลยอุทธรณ์

ศาลอุทธรณ์พิพากษายืน ให้จำเลยใช้ค่าทนายความชั้นอุทธรณ์แทนโจทก์ 1,500 บาท

จำเลยฎีกา

ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า “คดีมีปัญหาต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลย ว่า ฟ้องโจทก์ในส่วนหนี้ค่าซ่อมรถยนต์จำนวน 449,697 บาท ขาดอายุความ 2 ปีแล้วหรือไม่ ซึ่งจำเลยฎีกาว่า เมื่อโจทก์ซ่อมรถยนต์แต่ละคันแล้วเสร็จ โจทก์มีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าซ่อมรถยนต์จากจำเลยได้ทันที และหากจำเลยไม่ชำระค่าซ่อมให้ตามที่โจทก์ส่งเอกสารไปเรียกเก็บ โจทก์ก็ต้องใช้สิทธิเรียกร้องเสียภายในกำหนด 2 ปี นับแต่วันที่ได้ส่งเอกสารไปเรียกเก็บค่าซ่อมจากจำเลย การที่โจทก์ไม่ฟ้องเรียกค่าซ่อมรถยนต์จำนวน 49 คัน คิดเป็นเงิน 449,704 บาท (ที่ ถูก 449,697 บาท) ภายในกำหนด 2 ปี นับแต่วันที่ได้ส่งเอกสารไปเรียกเก็บหรือตั้งเบิก คดีโจทก์สำหรับค่าซ่อมรถยนต์จำนวน 49 คันดังกล่าว จึงขาดอายุความนั้น เห็นว่า สัญญาที่โจทก์รับซ่อมรถยนต์ตามคำสั่งของจำเลยเป็นสัญญาจ้างทำของซึ่งสิทธิเรียกร้องตามสัญญาจ้างทำของนั้นมีอายุความ 2 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/34(1) ส่วนการเริ่มนับอายุความในการเรียกร้องให้จำเลยชำระค่าซ่อมมีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/12 ว่า “อายุความให้เริ่มนับแต่ขณะที่อาจบังคับสิทธิเรียกร้องได้

เป็นต้นไป” และมาตรา 602 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “อันสินจ้างนั้นพึงใช้ให้เมื่อรับมอบการที่ท่า” เมื่อปรากฏว่าโจทก์ได้ซ่อมรถยนต์ตามคำสั่งของจำเลย และได้ส่งมอบรถยนต์ที่ซ่อมเสร็จให้แก่ผู้ที่นำรถยนต์มาซ่อมแล้ว โจทก์จึงอาจที่จะบังคับตามสิทธิของตนในอันที่จะเรียกร้องให้จำเลยชำระสินจ้างได้นับตั้งแต่วันที่ส่งมอบรถยนต์แต่ละคันให้แก่ผู้ที่นำมาซ่อม ต่อมาจำเลยนำเงินมาชำระหนี้ให้โจทก์บางส่วนจำนวน 198,280.36 บาท เมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2543 อันถือเป็นการรับสภาพหนี้ต่อโจทก์ ทำให้อายุความสะดุดหยุดลงและเริ่มนับอายุความใหม่ตั้งแต่วันที่ดังกล่าวตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193,14(1) และมาตรา 193/15 แต่ที่โจทก์นำหนี้ตามที่ปรากฏในใบรายการความเสียหายหรือใบเคลมเอกสารหมาย จ.3/1 และ จ.4 จำนวน 41 รายการ รวมเป็นเงิน 402,197 บาท ซึ่งข้อเท็จจริงพึงได้เป็นยุติว่า โจทก์สามารถบังคับตามสิทธิของตนได้ตั้งแต่วันที่ 8 พฤษภาคม 2541 มาฟ้องเป็นคดีนี้ในวันที่ 19 มิถุนายน 2543 ซึ่งเกินกว่า 2 ปี แล้ว ฟ้องโจทก์ในส่วนที่เกี่ยวกับหนี้จำนวน 402,197 บาท จึงขาดอายุความส่วนหนี้ค่าซ่อมรถอีก 11 รายการ จำนวน 47,500 บาท ที่จำเลยฎีกาอ้างว่าขาดอายุความด้วยนั้น ปรากฏว่าในวันที่ 8 พฤษภาคม 2543 ซึ่งเป็นวันที่จำเลยชำระหนี้บางส่วนนั้น ทำให้อายุความสะดุดหยุดลง หนี้ค่าซ่อมรถทั้ง 11 รายการ ยังไม่ขาดอายุความ อายุความสำหรับหนี้ดังกล่าวจึงต้องเริ่มนับใหม่ และเมื่อคำนวณถึงวันฟ้องยังไม่เกิน 2 ปี คดีโจทก์ในส่วนนี้ 11 รายการ จึงยังไม่ขาดอายุความ สำหรับที่โจทก์นำสืบอ้างว่า จำเลยได้ชำระหนี้ให้โจทก์ครั้งสุดท้ายเมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2543 เป็นการรับสภาพหนี้ อันจะเป็นเหตุให้อายุความสะดุดหยุดลงนั้น จะต้องกระทำก่อนที่หนี้ขาดอายุความ เมื่อปรากฏว่าหนี้ค่าซ่อมรถจำนวน 402,197 บาท ขาดอายุความไปแล้วตั้งแต่วันที่ 8 พฤษภาคม 2541 การชำระหนี้บางส่วนของจำเลยในวันดังกล่าวจึงไม่มีผลให้อายุความสะดุดหยุดลงแต่อย่างใด ฎีกาของจำเลยฟังขึ้นบางส่วน

อนึ่ง จำนวนทุนทรัพย์ที่พิพาทกันในชั้นอุทธรณ์มีเพียง 449,704 บาท และชั้นฎีกาเพียง 449,697 บาท ที่จำเลยชำระค่าขึ้นศาลและค่าขึ้นศาลอนาคตชั้นอุทธรณ์จำนวน 75,045 บาท และชั้นฎีกาจำนวน 74,945 บาท เป็นการชำระที่เกินกว่ากฎหมายกำหนดจึงให้คืนค่าขึ้นศาลชั้นอุทธรณ์และฎีกาส่วนที่เกินแก่จำเลย

พิพากษาแก้เป็นว่า ให้จำเลยชำระเงินจำนวน 2,595,587 บาท นอกจากที่แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ คืนค่าขึ้นศาลชั้นอุทธรณ์และฎีกาส่วนที่เกินแก่จำเลย ค่าฤชาธรรมเนียมชั้นฎีกาให้เป็นพับ

(มนตรี ยอดปัญญา - สบโชค สุชาธณ - ม.ล. ฤทธิเทพ เทวกุล)

ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 4453/2555

เรื่อง

ประกันภัยรถยนต์

ประเด็นข้อพิพาทมีว่า

สัญญาสละสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายซึ่งกันและกัน
การประกันภัยค่ารักษาพยาบาล (ร.ย.02)

ข้อเท็จจริงในข้อพิพาทนี้มีว่า ผู้เสนอข้อพิพาทเป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์ คันหมายเลขทะเบียน ฮค-2066 กท. คู่กรณีเป็นผู้รับประกันภัยค้ำจุนรถยนต์คันหมายเลขทะเบียน กพ-307 สงขลา คู่กรณีเป็นฝ่ายประมาทขับรถคันที่คู่กรณีรับประกันภัยสวนทางมาโดยปราศจากความระมัดระวัง กล่าวคือ ขับด้วยความเร็วสูงจนไม่สามารถควบคุมรถให้วิ่งทางโค้งได้ เป็นเหตุให้ล้อช่องทางมาชนรถคันที่ผู้เสนอข้อพิพาทรับประกันภัย ทำให้รถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทเสียหายและผู้ขับขี่โดยสารมากระบดฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต ต่อมาคู่กรณีแถลงว่า ผู้เสนอข้อพิพาทกับคู่กรณีได้มีการทำสัญญาสละสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายซึ่งกันและกันตามเอกสารแนบท้ายความคุ้มครองเพิ่มเติมการประกันภัยค่ารักษาพยาบาล (ร.ย.02) คู่กรณีขอให้ผู้เสนอข้อพิพาทถอนคำเสนอข้อพิพาท แต่ผู้เสนอข้อพิพาทไม่ยอมจึงให้ชี้ขาดไปโดยคู่กรณียื่นสัญญาสละสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายซึ่งกันและกันตามเอกสารแนบท้ายความคุ้มครองเพิ่มเติมการประกันภัยค่ารักษาพยาบาล (ร.ย.02) สมาคมประกันวินาศภัยไทยเป็นพยาน

อนุญาโตตุลาการวินิจฉัยว่า เมื่อเป็นความเสียหายที่ผู้เสนอข้อพิพาทจ่ายตามอุบัติเหตุส่วนบุคคล โดยทั้งสองฝ่ายมีการตกลงกันทำสัญญาสละสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายซึ่งกันและกันตามเอกสารแนบท้ายความคุ้มครองเพิ่มเติมการประกันภัยค่ารักษาพยาบาล (ร.ย.02) ต่อกันไว้ เมื่อสัญญานี้ตามข้อ 1.1 ระบุไว้ว่า รถ หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์และรถอื่นๆ ที่มีความคุ้มครองการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจและมีความคุ้มครองตามเอกสารแนบท้ายความคุ้มครองเพิ่มเติมการประกันภัยค่ารักษาพยาบาล (ร.ย.02) ไว้กับผู้เข้าร่วมสัญญาแต่ละฝ่าย ขณะที่สัญญาข้อ 2 ระบุว่า ผู้เข้าร่วมสัญญาตกลงสละสิทธิเรียกร้องค่ารักษาพยาบาลซึ่งกันและกัน กรณีรถตามข้อ 1.1 ชนกันจนเป็นเหตุให้บุคคลซึ่งขณะอยู่ในรถได้รับบาดเจ็บต้องเข้ารับการรักษาพยาบาล ผู้เข้าร่วมสัญญาแต่ละฝ่ายจะรับผิดชอบจ่ายค่ารักษาพยาบาลดังกล่าวตามความคุ้มครองตามเอกสารแนบท้ายความคุ้มครองเพิ่มเติมการประกันภัยค่ารักษา

พยาบาล (ร.ย.02) ภายใต้จำนวนเงินเอาประกันภัยที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ โดยไม่คำนึงว่าเป็นความประมาทของฝ่ายใด เมื่อคำเสนอข้อพิพาทและเอกสารท้ายคำเสนอข้อพิพาทรวมทั้งกรมธรรม์ของคู่กรณีตาม ค.2 ปรากฏว่าแต่ละฝ่ายเป็นรถยนต์และต่างประกันภัยภาคสมัครใจและมีความคุ้มครองตามเอกสารแนบท้ายความคุ้มครองเพิ่มเติมการประกันภัยค่ารักษาพยาบาลไว้กับผู้เสนอข้อพิพาทและคู่กรณีที่เป็นผู้เข้าร่วมสัญญาฉบับนี้ การที่ผู้เสนอข้อพิพาทได้จ่ายค่ารักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บ 3 รายนี้ที่โดยสารมากระบดฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทตามอุบัติเหตุส่วนบุคคล ซึ่งอยู่ในตารางความคุ้มครองตามเอกสารแนบท้ายตามข้อ 2 ไปแล้ว คือ ค่ารักษาพยาบาล โดยที่ข้อพิพาทนี้ยังไม่ปรากฏว่ามีการเรียกร้องจนมีการตกลงชดเชยหรือมีค่าชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการก่อนวันลงนามในสัญญาฉบับนี้ ผู้เสนอข้อพิพาทจึงไม่อาจเรียกร้องเงินตามคำเสนอข้อพิพาทคืนจากคู่กรณีได้ตามสัญญานี้

อนุญาโตตุลาการชี้ขาดให้ยกคำเสนอข้อพิพาท



ทำไม คนเก่ง ๆ จึงจากไป?

ปัญหาเรื่องการรักษาคนเก่งไว้กับองค์กรยังคงเป็นความท้าทายอันดับต้นๆ ของทุกกิจการในช่วงต้นปีอย่างนี้ หลังจากรับโบนัสก็เป็นฤดูกาลที่พนักงานเก่งๆ หลายคนตัดสินใจแยกย้ายจากค่ายเดิม ไปหาองค์กรใหม่ ที่เชื่อว่าน่าจะมีอนาคตที่ดีกว่า

เมื่อวันก่อนได้อ่านงานวิจัยฉบับหนึ่งของต่างประเทศ เขารวบรวมเหตุผลที่พนักงานเก่งๆ ตัดสินใจลาออกจากองค์กร ผ่านการสัมภาษณ์เมื่อพนักงานลาออก (Exit Interview) พบว่ามีสถิติบางอย่างน่าสนใจ

40% ของพนักงานเก่งๆ ที่ลาออกตอบว่าเขาไปเพราะไม่เชื่อถือและศรัทธาในตัวหัวหน้า

50% บอกว่าเขาตัดสินใจจากไปเพราะมีความคิดเห็นหรือแนวทางในการทำงานที่แตกต่างจากหัวหน้า

60% ตัดสินใจเปลี่ยนงานเพราะคิดว่าสิ่งที่องค์กรหยิบยื่นให้ เช่น งานใหม่ หรือตำแหน่งใหม่ไม่ใช่สิ่งที่ตนเองต้องการและไม่ตรงกับความสามารถที่มี

70% ลาออกเพราะรู้สึกว่าจะได้ทำงานมาไม่ค่อยได้รับคำชมเชยจากหัวหน้า แต่ถ้าทำพลาดมักถูกตำหนิอย่างรุนแรง

อ่านแล้วแม้จะรู้สึกว่าการข้อมูลที่ได้มาดูโอเวอร์ไปนิด เพราะไม่คิดว่าหัวหน้าจะมีอิทธิพลมากถึงเพียงนี้ แต่ถึงกระนั้นก็ตาม ผลการสำรวจนี้ดูจะสอดคล้องกับคำพูดของกูรูด้านการบริหารจัดการหลายท่านที่ยืนยันตรงกันว่า “พนักงานเข้าทำงานเพราะองค์กร แต่ลาออกเพราะพฤติกรรมของหัวหน้า” (People join organization but leave their Boss) ดังนั้น สิ่งที่น่าสนใจ คือ พฤติกรรมอะไรของหัวหน้าที่ทำให้คนเก่งๆ ตัดสินใจจากไป

ล้มเหลวที่จะให้พนักงานแสดงพลังอย่างเต็มที่ (Fail to Unleash Passion)

คนเก่งๆ ส่วนใหญ่มีพลังเหลือเฟือในการทำงาน แต่หลายคนกลับถูกสกัดด้วยพฤติกรรมที่เหนียวหนายเฉื่อยงานของหัวหน้าที่อยู่มานาน พอบอยเข้าพนักงานเหล่านี้เลยตัดสินใจลาออกไปใช้พลังที่มีกับองค์กรอื่นที่เปิดโอกาสให้ได้แสดงพลังอย่างเต็มที่

ล้มเหลวที่จะให้พนักงานคิดสร้างสรรค์และใช้สติปัญญาที่มี (Fail to Challenge Intellect and Fail to Engage Creativity)

คนเก่งๆ ไม่ชอบอยู่ในโลกที่น่าเบื่อซ้ำซากจำเจ พวกเขาชอบเห็นการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงเพื่อไปสู่สิ่งที่ดีขึ้นเสมอๆ ที่สำคัญเขายากเป็นส่วนหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงนั้น หากเจ้านายไม่สามารถหาอะไรที่ท้าทายสติปัญญาและความคิดสร้างสรรค์ได้ ไม่นานนักเขาคงไปหาที่ใหม่ที่ได้ใช้สมองมากขึ้นเป็นแน่แท้

ล้มเหลวที่จะพัฒนาทักษะและความรู้ความสามารถของพนักงานเท่าที่ควร (Fail to Develop Skills)

คนเก่งๆ มักไม่ยอมหยุด “เก่ง” พวกเขาทำงานส่วนหนึ่งเพราะอยากรู้และได้พัฒนาตนเอง เพราะเห็นคนเก่งๆ หลายคนลาจากองค์กรไป เพียงเพราะรู้สึกไม่ค่อยได้รับการพัฒนากทักษะและความรู้ของตนเองเท่าที่ควร ที่สำคัญไม่คิดว่าหัวหน้าเก่งกว่าและมีอะไรให้เรียนรู้ได้อีก

ล้มเหลวที่จะฟังความคิดเห็นของพนักงาน (Fail to Give Them a Voice)

คนเก่งๆ มักมีความคิดดีๆ ไอเดียใหม่ๆ หรือสังเกตเห็นอะไรบางอย่างที่คนปกติคาดไม่ถึง หากเจ้านายไม่รับฟังความคิดเห็นของเขา รับรองได้ว่าพนักงานเหล่านี้จะไปที่อื่นที่พร้อมรับฟังสิ่งที่เขาพูดมากกว่า

ไม่สนใจและไม่ใส่ใจในความเป็นคน (Fail to Care)

จริงๆ คนทุกคนมาทำงานเพื่อรายได้ แต่นั่นไม่ใช่เหตุผลเพียงอย่างเดียวที่ทำให้คนทำงานกับองค์กร จากผลการวิจัยของหลายๆ สำนักพบว่า เงินไม่ใช่เหตุผลสำคัญที่สุดในการทำให้พนักงานรักและผูกพันกับองค์กร ความรู้สึกได้รับการสนใจเอาใจใส่จากหัวหน้าและองค์กรต่างหากที่ทำให้เขารู้สึกว่า “ที่นี่เห็นคุณค่าของเขา”

หัวหน้าไม่ได้ทำหน้าที่ที่ตนเองควรจะทำ (Fail to Lead)

ธุรกิจไม่ล้มเหลว สินค้าไม่ล้มเหลว โครงการไม่ล้มเหลว ทีมงานไม่ล้มเหลว แต่

สิ่งที่ล้มเหลว คือ “ผู้นำ” การที่หัวหน้าขาดภาวะผู้นำ จะทำให้พนักงานเก่งๆ ตัดสินใจได้เร็วขึ้นในการไปแสวงหาผู้นำที่มี “ภาวะผู้นำ” ตามที่เขาศรัทธาและมองหา

ไม่เห็นคุณค่าและไม่มีคำชมเชยในความสำเร็จที่พนักงานมีส่วนผลักดัน (Fail to Recognize Their Contributions)

ผู้นำที่ดีย่อมไม่เก็บคำชมไว้เพียงคนเดียวแต่จะแบ่งปันคำชมนั้นให้กับพนักงานทุกคนที่ควรค่าแก่การชมเชย การมองไม่เห็นคุณค่าในสิ่งที่คนอื่นทำไม่ได้หมายความว่า “ฉันไม่เห็นหัวแก” แต่เหมือนเป็นการบอกกล่าวๆ ว่า “แกไปได้แล้ว!”

ไม่ไว้วางใจให้พนักงานมีความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น (Fail to Increase Responsibility)

คนเก่งๆ โดยมากมักอยากพัฒนาตนเองด้วยการเรียนรู้ใหม่ๆ เพิ่มขึ้น การมอบหน้าที่ความรับผิดชอบให้เพิ่มเติมเป็นส่วนหนึ่งของการเปิดโอกาสให้พนักงานได้พัฒนาและเติบโต การหวงงานไว้ไม่มอบหมายงานและความรับผิดชอบให้มากขึ้น จะเป็นตัวเร่งที่ดีที่ทำให้พนักงานเก่งๆ ตัดสินใจลาจากองค์กรไป

ล้มเหลวในการรักษาสัญญาที่ให้ไว้ (Fail to Keep Commitments)

ไม่มีอะไรเลวร้ายกว่าการไม่รักษาสัญญา พนักงานหลายๆ คนรู้สึกผิดหวังและจากองค์กรไปด้วยเหตุผลที่ว่า “หัวหน้าไม่ทำตามที่ได้พูดไว้” ดังนั้น ยอมให้พนักงานโกรธที่ไม่ได้รับปากดีกว่าทำให้พนักงานโกรธที่รับปากแล้วไม่ทำ ซ่อนนี้แม้ดูเป็นเรื่องง่ายๆ ใกล้เคียงกับสิ่งที่ถูกมองข้ามไป ลองทำให้เป็นกลาง ประเมินตนเองอย่างไม่มีอคติ ดูซิว่า “เราทำได้ดีแล้วหรือยังในเรื่องเหล่านี้”

บางทีการเปลี่ยนแปลงที่เริ่มต้นจากตัวเรา อาจเป็นจุดเริ่มต้นเล็กๆ ที่ยิ่งใหญ่ก็ได้...ใครจะรู้!



1. บริษัท กมลประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2502-2888, 0-2502-2999
โทรสาร: 0-2502-2955
URL: www.kamolinsurance.com
E-mail: info@kamol.co.th

2. บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2285-8888
โทรสาร: 0-2610-2100
URL: www.bangkokinsurance.com
E-mail: comm1@bangkokinsurance.com

3. บริษัท กรุงไทยพานิชประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2624-1111
โทรสาร: 0-2624-1225
URL: www.kpi.co.th
E-mail: admin@kpi.co.th

4. บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
โทรศัพท์: 0-2100-9191
โทรสาร: 0-2643-0293-4
URL: www.rvp.co.th
E-mail: -

5. บริษัท คิวบีอี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2624-1000
โทรสาร: 0-2238-0836
URL: www.qbe.com
E-mail: udomlucki@qbe.co.th

6. บริษัท เคเอสเค ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2635-1555
โทรสาร: 0-2635-1298-9
URL: www.kskinsurance.co.th
E-mail: -

7. บริษัท จรณประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2276-1024
โทรสาร: 0-2275-4919
URL: www.charaninsurance.com
E-mail: chrins@cathinet.com

8. บริษัท เจเนอราลี่ ประกันภัย (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2685-3828
โทรสาร: 0-2685-3830
URL: www.generali.co.th
E-mail: info@generalithailand.com

9. บริษัท เจ้าพระยาประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2648-6666
โทรสาร: 0-2665-6734
URL: www.cpyins.com
E-mail: webmaster@cpyins.com

10. บริษัท ชับบ์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2231-2640
โทรสาร: 0-2231-2654
URL: www.chubb.com
E-mail: -

11. บริษัท ไชน่าอินชัวร์นซ์ (ไทย) จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2259-3718-19, 0-2261-3680-9
โทรสาร: 0-2259-1402, 0-2261-3690
URL: www.chinains.co.th
E-mail: cics@loginfo.co.th

12. บริษัท ซิกน่าประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2651-5995
โทรสาร: 0-2650-9600, 0-2650-9720
URL: www.cigna.com
E-mail: executiveth@cigna.com

13. บริษัท โตเกียวมารีนประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2686-8888
โทรสาร: 0-2686-8601-2
URL: www.tokiomarine.co.th
E-mail: info@tokiomarine.co.th

14. บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2248-0059
โทรสาร: 0-2248-7873
URL: www.dhipaya.co.th
E-mail: nongluxi@dhipaya.co.th

15. บริษัท เทเวศประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2280-0985-96, 0-2670-4444
โทรสาร: 0-2280-0399, 0-2281-2445
URL: www.deves.co.th
E-mail: dvsins@deves.co.th

16. บริษัท ไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2613-0100
โทรสาร: 0-2652-2873
URL: www.thaiins.com
E-mail: tic@thaiins.com

17. บริษัท ไทยประกันสุขภาพ จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2202-9200
โทรสาร: 0-2642-3130
URL: www.thaihealth.co.th
E-mail: info@thaihealth.co.th

18. บริษัท ไทยพัฒนาประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2253-4141, 0-2253-4343,
0-2253-4646
โทรสาร: 0-2253-0550, 0-2253-0606
URL: www.thaipat.co.th
E-mail: contact@thaipat.co.th

19. บริษัท ไทยพาณิชย์สาส์นค้ำประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2555-9100
โทรสาร: 0-2955-0150-1
URL: www.scsmg.co.th
E-mail: scsmg@scsmg.co.th

20. บริษัท ไทยไพลอยประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2246-9635-54
โทรสาร: 0-2246-9660-1
URL: www.thaipaiboon.com
E-mail: communic@thaipaiboon.com,
generaladmin@thaipaiboon.com

21. บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2660-6111, 0-2290-3111
โทรสาร: 0-2660-6100, 0-2290-3100
URL: www.thaire.co.th
E-mail: mailbox@thaire.co.th

22. บริษัท ไทยศรีประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2878-7111, 0-2860-8001
โทรสาร: 0-2439-4840
URL: www.thaisri.com
E-mail: info@thaisri.com

23. บริษัท ไทยเศรษฐกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2630-9055, 0-2630-9111
Hotline: 1352
โทรสาร: 0-2237-4621, 0-2237-4624
URL: www.tsi.co.th
E-mail: webmaster@tsi.co.th

24. บริษัท ธนชาติประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2308-9300
โทรสาร: 0-2308-9333
URL: www.thanachartinsurance.com
E-mail: webmaster@natinsure.com

25. บริษัท นวักิจประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2664-7777
โทรสาร: 0-2636-7999
URL: www.navakij.co.th
E-mail: marketing@navakij.co.th

26. บริษัท นำนสินประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2911-4567, 0-2911-4488
โทรสาร: 0-2911-4477
URL: www.namsengins.co.th
E-mail: email@namsengins.co.th

27. บริษัท นิวอินเดียแอสซัวร์นซ์ จำกัด
โทรศัพท์: 0-2245-9988
โทรสาร: 0-2248-7109
URL: www.niaci.com
E-mail: newindia@loxinfo.co.th,
secretary@newindia-bkk.com

28. บริษัท นิวแอสฟิเชอร์ อินชัวร์นซ์
โทรศัพท์: 0-2649-1000
โทรสาร: 0-2649-1500
URL: www.aig.com
E-mail: -

29. บริษัท บริรักษ์ประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2591-5552, 0-2591-9577-8
โทรสาร: 0-2591-9607
URL: www.borirak.com
E-mail: info@borirak.com

30. บริษัท บางกอกสหประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2238-4111, 0-2233-6920
โทรสาร: 0-2237-1856, 0-2236-7861
URL: www.bui.co.th
E-mail: bui@bui.co.th

31. บริษัท บุปผา ประกันสุขภาพ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2234-7755
โทรสาร: 0-2632-0661, 0-2632-0678
URL: www.bupathailand.com
E-mail: -

32. บริษัท ประกันคุ้มภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2257-8000
โทรสาร: 0-2253-3701, 0-2253-4222
URL: www.safety.co.th
E-mail: marketing@safety.co.th

33. บริษัท ประกันภัยไทยวิวัฒน์ จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2248-0900, 0-2248-0910,
0-2644-6400
โทรสาร: 0-2248-4575, 0-2248-4975,
0-2248-4406
URL: www.thaivivat.co.th
E-mail: info@thaivivat.co.th

34. บริษัท พระนครธนบุรีประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2295-3434
โทรสาร: 0-2295-3933
URL: -
E-mail: bktins@truemail.com

35. บริษัท พุทธธรรมประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2585-9009
โทรสาร: 0-2911-0991-4
URL: www.phutthatham.com
E-mail: pti@phutthatham.com

36. บริษัท ฟอลคอนประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2676-9888
โทรสาร: 0-2676-9898
URL: www.falconinsurance.co.th
E-mail: fiadmin@falconinsurance.co.th

37. บริษัท ฟีนิกซ์ ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2290-0544 โทรสาร: 0-2275-9749 URL: www.phoenix-ins.co.th E-mail: info@phoenix-ins.co.th	49. บริษัท สันมันคงประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2378-7000 โทรสาร: 0-2377-3322 URL: www.smk.co.th E-mail: hr@smk.co.th	61. บริษัท โอสดสภาประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2732-3671-4 โทรสาร: 0-2374-4070 URL: www.osi.co.th E-mail: data@osi.co.th
38. บริษัท มิตรชยุ สุมิโตโม อินชัวร์รันส์ จำกัด โทรศัพท์: 0-2679-6165 โทรสาร: 0-2679-6209-14 URL: www.ms-ins.co.th E-mail: wanna@ms-ins.co.th	50. บริษัท เอโอเอ จำกัด (ประกันวินาศภัย) สาขาประเทศไทย โทรศัพท์: 0-2352-5888 โทรสาร: 0-2352-5889 URL: www.aianonlife.co.th	62. บริษัท ไอโออี กรุงเทพ ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2677-3999 โทรสาร: 0-2677-3979 URL: www.aioibkkins.co.th E-mail: center@aioibkkins.co.th
39. บริษัท มิตรแท้ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2640-7777 โทรสาร: 0-2640-7799 URL: www.mittare.com E-mail: contactcenter@mittare.com	51. บริษัท อลิอันซ์ ซี.พี.ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2638-9000 โทรสาร: 0-2638-9050 URL: www.allianzcp.com E-mail: contact@allianzcp.com	
40. บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2665-4000, 0-2290-3333 โทรสาร: 0-2665-4166, 0-2274-9511, 0-2276-2033 URL: www.muangthaiinsurance.com E-mail: ccc@muangthaiinsurance.com	52. บริษัท อาคเนย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2267-7777, 0-2631-1311 โทรสาร: 0-2237-7409 URL: www.seic.co.th E-mail: contact@seic.co.th	
41. บริษัท ยูเนียนอินเตอร์ ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2730-8399 โทรสาร: 0-2730-8099 URL: www.uinter.co.th E-mail: union_inter@hotmail.com	53. บริษัท อินทพรประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2247-9261, 0-2247-6570 โทรสาร: 0-2247-9260 URL: www.indara.co.th E-mail: contact@indara.co.th	
42. บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2641-3500-79 โทรสาร: 0-2641-3580 URL: www.viriyah.co.th E-mail: info@viriyah.co.th	54. บริษัท เอเชียประกันภัย 1950 จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2254-9977 โทรสาร: 0-2250-5277 URL: www.aii.co.th E-mail: aiicenter@aii.co.th	
43. บริษัท ศรีอยุธยา เจนเนอรัล ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2657-2555 โทรสาร: 0-2657-2500 URL: www.sagi.co.th E-mail: info@sagi.co.th	55. บริษัท เอช โอเอ็นเอ โอเวอร์ซีส์ อินชัวร์รันส์ จำกัด โทรศัพท์: 0-2611-4040 โทรสาร: 0-2611-4310 URL: www.aceinsurance.co.th E-mail: acethailand@ace-ina.co.th	
44. บริษัท สมโพธิ์ เจแปน นีปปอนโคเคะ ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2636-2333 โทรสาร: 0-2636-2340-1 URL: www.sjnk.co.th E-mail: -	56. บริษัท เอ็ม เอส โอ จี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2788-8888 โทรสาร: 0-2318-8550 URL: www.msigt-thai.com E-mail: -	
45. บริษัท สยามซิตีประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2202-9500 โทรสาร: 0-2202-9555 URL: www.scil.co.th E-mail: siamcityinsurance@scil.co.th	57. บริษัท เอรಾವินประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2224-0056, 0-2622-4709-22, 0-2226-6270-8 โทรสาร: 0-2221-1390 URL: www.erawanins.com E-mail: eichotline@erawanins.com	
46. บริษัท สหนิภัยประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2236-0049, 0-2236-1290, 0-2236-1231 โทรสาร: 0-2236-1300 URL: www.union-insurance.com E-mail: info@union-insurance.com	58. บริษัท เอโอจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2649-1000 โทรสาร: 0-2658-0640 URL: www.aig.com E-mail: -	
47. 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	59. บริษัท แอชัวประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2285-6385, 0-2679-7600 โทรสาร: 0-2285-6383 URL: www.axa.co.th E-mail: axathai@axa-insurance.co.th	
48. บริษัท สินทรัพย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2792-5555 โทรสาร: 0-2541-5170 URL: www.asset.co.th E-mail: praic@asset.co.th	60. บริษัท แอลเอ็มจี ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0-2661-6000 โทรสาร: 0-2665-2728, 0-2639-3919 URL: www.lmginsurance.co.th E-mail: -	



การจบบางวัลกิจกรรม “สงกรานต์เดินทางปลอดภัยได้รางวัล” โครงการรณรงค์ลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ประจำปี 2556

นายอานนท์ วังสุ นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย เป็นประธานในพิธีจบบางวัลให้กับผู้โชคดีที่เข้าร่วมกิจกรรม “สงกรานต์เดินทางปลอดภัยได้รางวัล” ตามโครงการรณรงค์ลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ประจำปี 2556 ซึ่งจัดโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ร่วมกับ สมาคมประกันวินาศภัยไทย และบริษัทประกันภัย โดยมีผู้บริหารจากสำนักงาน คปภ. ผู้แทนจากบริษัทประกันภัยที่เข้าร่วมโครงการและสื่อมวลชนร่วมเป็นสักขีพยาน เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2556 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย

กิจกรรม “สงกรานต์เดินทางปลอดภัยได้รางวัล” เป็นการจัดกิจกรรมร่วมกับบริษัทประกันภัย โดยเชิญชวนให้ประชาชนผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ลงทะเบียนก่อนการเดินทาง ระหว่างวันที่ 29 มีนาคม - 17 เมษายน 2556 ผ่านช่องทาง Call Center ของแต่ละบริษัทที่รับประกันภัย โดยแจ้งชื่อผู้เอาประกันภัย เลขที่กรมธรรม์ พ.ร.บ. สถานที่ต้นทาง-ปลายทาง และช่วงระยะเวลาเดินทาง เมื่อครบกำหนดระยะเวลาแต่ละบริษัทประกันภัยที่เข้าร่วมโครงการจะจัดส่งรายชื่อผู้เข้าร่วมกิจกรรมให้ทางสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) เพื่อรวบรวมรายชื่อทั้งหมดจากฐานข้อมูลนำมาพิมพ์ลงบนกระดาษ จัดทำเป็นชั้นส่วนนำมาจบบางวัลหาผู้โชคดี โดยมีของรางวัลจำนวนทั้งสิ้น 28 รางวัล อาทิ สร้อยคอทองคำ มิनीโอแพด โทรศัพท์ กล้องถ่ายรูป และโทรศัพท์มือถือ สำหรับรายชื่อผู้โชคดีที่ได้รับรางวัลทั้ง 28 รางวัล สมาคมประกันวินาศภัยไทย ประกาศรายชื่อทาง www.thaigia.com



ชนแล้วแยก

Knock for Knock

ประหยัดเวลา ช่วยแก้ปัญหาทางสาร

เมื่อมีการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภทหนึ่งซึ่งเป็นรถยนต์ขนาดเล็ก ยางสี่เส้น น้ำหนักไม่เกิน 4 ตัน หรือ มีที่นั่งโดยสารไม่เกิน 20 ที่นั่ง ท่านจะได้รับกรมธรรม์พร้อมด้วยชุดเอกสารชนแล้วแยก ประกอบด้วย **สติ๊กเกอร์สีฟ้าตัว K** (สำหรับติดที่กระจกหน้าด้านใน) และ **เอกสารชนแล้วแยก (Knock for Knock Form)** สำหรับเก็บไว้ในรถเพื่อใช้เมื่อเกิดเหตุ



เกิดอุบัติเหตุ

ไม่ต้องเสียเวลา - แก้ปัญหาทางสาร
ขอให้มีเอกสารนี้  ทั้งสองฝ่าย
ชนแล้วแยกกันทันที
ไม่มีปัญหา!!!

ตกลงกันเองได้

“เราแลกเอกสาร
ชนแล้วแยกกันนะ
ไม่ต้องเสียเวลา”

แลกเอกสารกัน



กรอก-แลก-แยกย้าย



หมายเหตุ: หากรถยนต์ที่เฉี่ยวชนกันนั้นไม่มีสติ๊กเกอร์ติดที่หน้ากระจกและไม่มีเอกสารชนแล้วแยกหรือตกลงกันไม่ได้ หรือชนกันรุนแรงเสียหายมาก ก็ให้ผู้ขับขี่โทรศัพท์แจ้งอุบัติเหตุเพื่อให้บริการประกันภัยออกมาให้บริการต่อไป (เอกสารชนแล้วแยกนี้ใช้ได้ทั้งในเขตกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด)

วิธี ปฏิบัติ

เมื่อรถเกิดเหตุเฉี่ยวชนกัน

ให้ผู้ขับขี่รถทั้งสองฝ่ายตรวจสอบว่ารถที่เฉี่ยวชนกันนั้นมียางสี่เส้น น้ำหนักไม่เกิน 4 ตัน หรือ มีที่นั่งโดยสารไม่เกิน 20 ที่นั่ง หากมีก็ให้ดำเนินการดังนี้



1

ให้ผู้ขับขี่ทั้งสองฝ่ายตกลงกันแล้วแยกกรวดเข้าข้างทางทันที และนำเอกสาร “ชนแล้วแยก” ของตนเองมา **กรอก** รายละเอียด และลงชื่อในเอกสารดังกล่าว



ตัวอย่าง
การกรอกรายละเอียดของผู้ขับขี่

เอกสารชนแล้วแยก
(Knock for Knock Form)

เมื่อเกิดอุบัติเหตุ โปรดกรอกรายละเอียดในเอกสารนี้ และแลกเอกสารนี้กับผู้ขับขี่รถที่ชนแล้วแยกทันที โดยไม่ต้องเสียเวลา

ผู้ขับขี่รถคันที่ 1: นายสมชาย ใจดี
ชื่อ: 224 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
ทะเบียน: 224 กรุงเทพมหานคร

ผู้ขับขี่รถคันที่ 2: นายสมชาย ใจดี
ชื่อ: 224 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
ทะเบียน: 224 กรุงเทพมหานคร

วันที่เกิดเหตุ: 22/11/2556 เวลา: 12.00 น.
สถานที่เกิดเหตุ: ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ

ผู้ขับขี่รถคันที่ 1: นายสมชาย ใจดี
ผู้ขับขี่รถคันที่ 2: นายสมชาย ใจดี

ทั้งสองฝ่ายตกลงกันแล้วแยกกรวดเข้าข้างทางทันที และนำเอกสารนี้ไปแลกเอกสารที่บริษัทประกันภัย



2

จากนั้นให้ผู้ขับขี่ทั้งสองฝ่าย **แลก** เอกสาร “ชนแล้วแยก” ที่กรอกรายละเอียดครบถ้วนแล้วมอบให้แก่กันแล้ว **แยกย้าย** ได้ทันที



3

หลังแยกย้าย เมื่อสะดวกแล้วจึงแจ้งบริษัทประกันภัยของตนเองเพื่อนำรถเข้าทำการซ่อม โดยบริษัทจะออก “เอกสารชนแล้วแยก” ฉบับใหม่ทดแทนฉบับเดิมต่อไป

