



วารสาร

ประกันภัย

ปีที่ 40 ฉบับที่ 161

ISSN 0859-9548

161



58  **TAEMA**
Anniversary

สมาคมประกันวินาศภัยไทย เปิดแผนยุทธศาสตร์ 2 ปี
ขับเคลื่อนธุรกิจสู่ความมั่นคงและยั่งยืน

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

คว้า 2 รางวัลเกียรติยศ
รางวัลสมาคมการค้ายอดเยี่ยม
และรางวัลนายกสมาคมการค้าดีเด่น

Electric Vehicles

กับความท้าทายใหม่
ในการขนส่งสินค้าทางทะเล

Overutilization

ในระบบสวัสดิการสุขภาพองค์กร



วารสาร

ประกันภัย

ปีที่ 40 ฉบับที่ 161

CONTENTS สารบัญ

01 บ.ก.แถลง

02 เรื่องเด่น

สมาคมประกันวินาศภัยไทย
คว้า 2 รางวัลเกียรติยศ
รางวัลสมาคมการค้ายอดเยี่ยม
และรางวัลนายกสมาคมการค้าดีเด่น

04 รอบรู้ประกันภัย

ผลกระทบจากการปะทะชายแดนไทย-กัมพูชา
ต่ออุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทย

08 Electric Vehicles กับความท้าทายใหม่ ในการขนส่งสินค้าทางทะเล

13 บอร์ดสมาคมประกันวินาศภัยไทย เปิดแผนยุทธศาสตร์ 2 ปี ขับเคลื่อนธุรกิจสู่ความมั่นคงและยั่งยืน

18 ระเบียงภาพ

39 สมาคมประกันวินาศภัยไทย กับมาตรการเยียวยา เพื่อผู้ประสบภัยแผ่นดินไหว

41 จัดกลุ่มโรงพยาบาลเครือข่ายประกันวินาศภัย ก้าวใหม่เพื่อระบบประกันสุขภาพที่เข้มแข็งและยั่งยืน

43 การบอกเลิกกรมธรรม์โดยนายหน้า: ขอบเขตกฎหมายและการคุ้มครองผู้เอาประกันภัย

45 Overutilization ในระบบสวัสดิการสุขภาพองค์กร

52 ร้านอาหารอุ่นใจ เมื่อประกันภัยกลายเป็นส่วนหนึ่งของความอร่อย

58 การประกันภัยทางการเกษตร ภัยแล้งสู่ความมั่นคงทางอาหารโลก

63 ย่อคำชี้ขาดอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 814/2568 เรื่อง การขอให้เรียกคู่กรณีเข้ามาเป็นคู่กรณีร่วม ต้องเรียกภายในอายุความ

65 รายงานบริษัทสมาชิก

69 กิจกรรม Highlights



วารสาร

ประกันภัย

ปีที่ 40 ฉบับที่ 161

บ.ก. แฉลง

สวัสดิ์ศรีรับ ผู้อ่านวารสารประกันภัยทุกท่าน

วารสารประกันภัยฉบับที่ 161 นี้ เป็นฉบับแห่งความภาคภูมิใจของอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทยที่สะท้อนภาพการเปลี่ยนแปลงเชิงบวกในหลากหลายมิติ ทั้งการกำหนดทิศทางเชิงนโยบาย การพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่ตอบโจทย์ความเสี่ยงสมัยใหม่ ตลอดจนบทบาทของภาคประกันภัยในการเป็นพลังสนับสนุนสังคมอย่างเข้มแข็ง โดยเฉพาะความสำเร็จของ สมาคมประกันวินาศภัยไทย ที่ได้รับ “รางวัลสมาคมการค้ายอดเยี่ยม” และ “รางวัลนายกสมาคมการค้าดีเด่น” จากกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งนับเป็นก้าวสำคัญที่ตอกย้ำถึงบทบาทเชิงรุกของสมาคมฯ ในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมด้วยความเป็นมืออาชีพ โปร่งใส และมีความรับผิดชอบต่อสังคม

ในฉบับนี้ ผู้อ่านจะได้พบกับ “แผนยุทธศาสตร์ 2 ปี (2568-2569)” ของสมาคมฯ ที่เน้นการยกระดับมาตรฐานธุรกิจประกันภัยไทยด้วย 6 แกนสำคัญ ได้แก่ การยกระดับความสามารถในการแข่งขัน การส่งเสริมธรรมาภิบาล การบริหารความเสี่ยงเชิงระบบ การพัฒนาบุคลากร การสร้างภาพลักษณ์องค์กร และการเสริมสร้างความร่วมมือเชิงนโยบาย ซึ่งถือเป็นเข็มทิศสำคัญของอุตสาหกรรมในช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อของการเปลี่ยนผ่านสู่โลกใหม่แห่งความเสี่ยง

ความเปลี่ยนแปลงดังกล่าวสะท้อนผ่านบทความที่หลากหลาย เช่น “ผลกระทบจากเหตุการณ์ปะทะชายแดนไทย-กัมพูชา” ซึ่งได้กลายเป็นกรณีศึกษาสำคัญของการประกันภัย โดยชี้ให้เห็นถึงผลกระทบเชิงนโยบายจากการตีความเงื่อนไขการคุ้มครองในสถานการณ์ “การปะทะ” ต่างจาก “ภัยสงคราม” ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการทบทวนแนวทางรับมือกับความเสี่ยงทางภูมิรัฐศาสตร์ที่มีแนวโน้มจะเกิดขึ้นในอนาคต พร้อมทั้งชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นของความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนกับรัฐในการบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้น

อีกหนึ่งประเด็นที่น่าจับตามองคือ มาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยแผ่นดินไหว ซึ่งสมาคมฯ ร่วมกับภาคธุรกิจประกันภัยได้จัดตั้ง “ศูนย์ประสานงาน” เพื่อเร่งช่วยเหลือผู้เอาประกันภัยด้วยความโปร่งใสและทันทั่วถึง ถือเป็นตัวอย่างของบทบาทเชิงรุกในการรับมือกับภัยพิบัติในโลกที่ความเสี่ยงกลายเป็นเรื่องปกติใหม่ (New Normal)

ในด้านการบริหารจัดการความเสี่ยงทางเศรษฐกิจ บทความเรื่อง “การประกันภัยเกษตร” ได้นำเสนอภาพรวมของเครื่องมือประกันภัยที่ช่วยลดความเปราะบางของเกษตรกรไทยในยุคภูมิอากาศแปรปรวน ตลอดจนบทความเกี่ยวกับ “รถยนต์ไฟฟ้า (EVs)” ที่สะท้อนถึงความท้าทายของธุรกิจประกันภัยในการรองรับเทคโนโลยีใหม่ ทั้งในแง่ความเสี่ยง ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม และพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนไป

ท้ายสุด ฉบับนี้ยังได้นำเสนอข้อถกเถียงในเชิงกฎหมายเรื่อง “การบอกเลิกกรมธรรม์โดยนายหน้า” ที่สะท้อนถึงช่องว่างของกฎหมายและแนวทางการคุ้มครองผู้บริโภคที่ต้องพิจารณาอย่างรอบคอบในบริบทของการทำธุรกรรมประกันภัยผ่านตัวกลาง

ด้วยความหลากหลายของเนื้อหา ความเข้มข้นทางวิชาการ และการสะท้อนบทบาทของอุตสาหกรรมประกันภัยในมิติต่าง ๆ ผมเชื่อว่าวารสารประกันภัยฉบับที่ 161 นี้ จะช่วยสร้างความเข้าใจ เสริมศักยภาพ และจุดประกายแนวคิดใหม่ให้แก่ผู้อ่านทุกท่าน

แล้วพบกันใหม่ในฉบับหน้า สวัสดิ์ศรีรับ

ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ
บรรณาธิการ



รายชื่อผู้จัดทำวารสารประกันภัย

เจ้าของ

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

บรรณาธิการ

ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ

หัวหน้ากองบรรณาธิการ

นายกมนตรี เกียรติธีรนาท

กองบรรณาธิการ

นางสาวกัลยา จุกหอม

นางสาววัลย์ลิกา บุรณ์ทอง

นางสาวศิริพร บุญยรัตน์มงคล

นางสาวเมธามานย์ รอดประชา

นางสาวธัญพร เรืองแก้ว

นายณัฐพงศ์ คนสูง

นายทศพล ศรีสังข์

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

25 ซอยสุขุมวิท 64/1

ถนนสุขุมวิท แขวงพระโขนงใต้

เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร 10260

โทรศัพท์: 0 2108 8399

www.tgia.org

E-mail: general@tgia.org

บทความและความคิดเห็นในวารสารฉบับนี้

เป็นความคิดเห็นของแต่ละบุคคล

สมาคมประกันวินาศภัยไทย ไม่จำเป็นต้อง

เห็นด้วยเสมอไป



ติดตามวารสารฉบับอิเล็กทรอนิกส์
ผ่าน Line Group วารสารประกันภัย
ได้โดยสแกน QR Code นี้



สมาคมประกันวินาศภัยไทย คว้า 2 รางวัลเกียรติยศ รางวัลสมาคมการค้ายอดเยี่ยม และรางวัลนายกสมาคมการค้าดีเด่น



โดย นายกมนตรี เกียรติสินานา

ผู้จัดการ ฝ่ายสื่อสารองค์กร สมาคมประกันวินาศภัยไทย

ในปี 2568 ที่ผ่านมา อุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทยได้จารึกหน้าประวัติศาสตร์ครั้งสำคัญ เมื่อสมาคมประกันวินาศภัยไทยได้รับรางวัล “สมาคมการค้ายอดเยี่ยม” และที่น่ายกย่องไปกว่านั้นคือการที่ ดร.สมพร สืบถวิลกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย ได้รับเกียรติสูงสุดในฐานะ “นายกสมาคมการค้าดีเด่น” ซึ่งนับเป็นสมัยแรกของสมาคมฯ ที่ได้รับรางวัลอันทรงเกียรตินี้ รางวัลทั้งสองไม่เพียงตอกย้ำถึงความแข็งแกร่งของสมาคมฯ แต่ยังเป็นสะท้อนให้เห็นถึงพลังการขับเคลื่อนที่สร้างคุณูปการให้กับภาคธุรกิจประกันภัยไทยและเศรษฐกิจของประเทศอย่างแท้จริง

การประกวดครั้งนี้จัดโดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ร่วมกับสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ภายใต้โครงการ Trade Association Prestige Award เพื่อคัดเลือกสมาคมการค้าและผู้บริหารสมาคมการค้าที่มีมาตรฐานการบริหารจัดการตามหลักสากล ซึ่งสมาคมประกันวินาศภัยไทยสามารถคว้ารางวัลได้ถึง 2 รางวัลใหญ่ ได้แก่ รางวัลสมาคมการค้ายอดเยี่ยม ประจำปี 2568 และ รางวัลนายกสมาคมการค้าดีเด่น ประจำปี 2568 (ดร.สมพร สืบถวิลกุล) โดยมีพิธีมอบรางวัลเมื่อวันที่ 8 กันยายน 2568 ณ ห้อง Grand Riverside Ballroom ชั้น 10 โรงแรมอวานี พลัส ริเวอร์ไซด์ กรุงเทพฯ ท่ามกลางความชื่นชมและความภาคภูมิใจของผู้แทนภาคธุรกิจสมาคมการค้า และแขกผู้มีเกียรติที่เข้าร่วมงาน

รางวัลแรกคือ “สมาคมการค้ายอดเยี่ยม ประจำปี 2568” ซึ่งเป็นรางวัลที่มอบให้กับสมาคมการค้าที่โดดเด่นรอบด้าน โดยใช้เกณฑ์การประเมินตามแนวทาง Balanced Scorecard ครอบคลุมทั้งสี่มิติ ได้แก่ ความสำเร็จตามพันธกิจ ความสามารถในการบริหารจัดการ คุณภาพการให้บริการ และการพัฒนาองค์กร สมาคมประกันวินาศภัยไทยเคยได้รับรางวัลนี้มาแล้วในปี 2559, 2560, 2561 และ 2567 และปีนี้ถือเป็นอีกครั้งที่ตอกย้ำความมุ่งมั่นในการพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่อง

จนได้รับการยอมรับทั้งจากภาครัฐและเอกชนให้เป็นองค์กรกลางของภาคธุรกิจที่มีการบริหารจัดการอย่างเป็นเลิศตามมาตรฐานสากลอีกหนึ่งรางวัลอันทรงเกียรติคือ “นายกสมาคมการค้าดีเด่น ประจำปี 2568” ที่มอบให้แก่ ดร.สมพร สืบถวิลกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย นับเป็นนายกสมาคมฯ คนแรกที่ได้รับรางวัลนี้ ถือเป็นการยืนยันถึงความสามารถในการนำองค์กรด้วยคุณธรรม จริยธรรม ความโปร่งใส และวิสัยทัศน์ที่กว้างไกล บริหารงานอย่างมืออาชีพ พร้อมทั้งผลักดันให้อุตสาหกรรมประกันวินาศภัยของไทยเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน



นอกจากนี้ท่านยังเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการสร้างความแข็งแกร่งของตลาดประกันภัยไทย เสริมสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชน และขับเคลื่อนบริษัทประกันวินาศภัยไทยให้สามารถแข่งขันได้ในระดับภูมิภาคและระดับสากล

อีกหนึ่งรางวัลอันทรงเกียรติคือ “นายกสมาคมการค้าดีเด่น ประจำปี 2568” ที่มอบให้แก่ ดร.สมพร สืบถวิลกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย นับเป็นนายกสมาคมฯ คนแรกที่ได้รับรางวัลนี้ ถือเป็นการยืนยันถึงความสามารถในการนำองค์กรด้วยคุณธรรม จริยธรรม ความโปร่งใส และวิสัยทัศน์ที่กว้างไกล บริหารงานอย่างมีอาชีพ พร้อมทั้งผลักดันให้อุตสาหกรรมประกันวินาศภัยของไทยเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน นอกจากนี้ท่านยังเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการสร้างความแข็งแกร่งของตลาดประกันภัยไทย เสริมสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชน และขับเคลื่อนบริษัทประกันวินาศภัยไทยให้สามารถแข่งขันได้ในระดับภูมิภาคและระดับสากล

รางวัลนายกสมาคมการค้าดีเด่นไม่ได้วัดเพียงตำแหน่งหรือชื่อเสียง แต่เป็นผลลัพธ์ของคุณสมบัติและผลงานที่เป็นรูปธรรมในหลายด้าน ทั้งความโปร่งใสและยึดมั่นในคุณธรรมจริยธรรม ความสามารถในการบริหารจัดการสมาคมอย่างมีประสิทธิภาพ การเผยแพร่ข้อมูลและสร้างความร่วมมือกับทุกภาคส่วน การผลักดันการเติบโตของอุตสาหกรรมประกันภัยอย่างยั่งยืน ตลอดจนความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ที่เป็นประโยชน์ต่อสมาชิกและสังคม

“การขับเคลื่อนอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนนั้น ต้องเริ่มจากการสร้างเสริมมาตรฐานที่แข็งแกร่ง และความร่วมมือที่มีประสิทธิภาพทั้งในระดับองค์กรและระดับประเทศ เรามุ่งเน้นการพัฒนาและประยุกต์ใช้ระบบการประกันภัยเป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยงใหม่ ๆ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนอย่างยั่งยืน พร้อมทั้งส่งเสริมศักยภาพของบริษัทสมาชิกให้เติบโตได้ในทุกมิติ ทั้งทางธุรกิจ เศรษฐกิจ และสังคม สิ่งเหล่านี้ไม่เพียงเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้กับสมาคมฯ แต่ยังเป็นพลังผลักดันให้ประเทศไทยก้าวขึ้นเป็นผู้นำในธุรกิจประกันวินาศภัยระดับภูมิภาคอาเซียนอย่างภาคภูมิใจ”

ดร. สมพร สืบถวิลกุล
นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย



ผลกระทบ จากการปะทะชายแดนไทย-กัมพูชา ต่ออุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทย



โดย นางสาวกรรณกาญจน์ ยิ่งยง
นายกิตติ วีระศิริปัญญา

บริษัท ไทยอินชัวร์نس รีเสิร์ช แอนด์ ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด

ผลกระทบหลายมิติของสถานการณ์ความขัดแย้งชายแดนที่มีต่อภาคการประกันวินาศภัยของประเทศไทย จากการตีความของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เจื่อนไขกรรมธรรม์และแนวปฏิบัติของอุตสาหกรรมในการตอบสนองต่อเหตุการณ์ “พื้นที่สีเทา” เช่นนี้ รวมถึงผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมในวงกว้างที่นอกเหนือจากความเสียหายที่เอาประกันภัยได้โดยตรง นอกจากนี้บทความนี้ได้นำเสนอข้อเสนอนะเชิงกลยุทธ์สำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย เพื่อเสริมสร้างความพร้อมและความยืดหยุ่นในการรับมือกับความเสี่ยงทางภูมิรัฐศาสตร์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

ผลกระทบต่อประเภทกรรมธรรม์ประกันภัยเฉพาะ

จากการตีความของ คปภ. ต่ออุตสาหกรรมประกันวินาศภัย จำเป็นต้องพิจารณาขนาดของตลาดประกันภัยประเภทต่างๆ ในปี 2567 เบี้ยประกันวินาศภัยรับสะสมรวมอยู่ที่ 286,556 ล้านบาท โดยในจำนวนนี้ ประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล (PA) และ ประกันความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน (IAR) ข้อมูลสะท้อนให้เห็นว่า การประกันภัยอุบัติเหตุ (PA) มีบทบาทสำคัญในการคุ้มครองประชาชนรายย่อย ด้วยจำนวนกรมธรรม์สูงถึง 8,221,449 ฉบับ สร้างเบี้ยประกันรวม 29,760 ล้านบาท และมี Loss ratio อยู่ที่ 48.61% เบี้ยประกันเฉลี่ยประมาณ 3,620 บาทต่อกรมธรรม์ การประกันอัคคีภัย เป็นอีกหนึ่งประเภทที่สำคัญในตลาด ด้วยจำนวนกรมธรรม์ที่ 2,925,600 ฉบับ สร้างเบี้ยประกันรวม 10,878 ล้านบาท และมี Loss ratio อยู่ที่ 28.90% เบี้ยประกันเฉลี่ยประมาณ 3,718 บาทต่อกรมธรรม์ การประกันความเสี่ยงภัยทุกชนิดและการประกันภัยทรัพย์สิน ซึ่งคุ้มครองธุรกิจขนาดใหญ่ มีจำนวนกรมธรรม์ที่ 6,051,464 ฉบับ สร้างเบี้ยประกันรวม 37,289 ล้านบาท และมี Loss ratio อยู่ที่ 39.81% เบี้ยประกันเฉลี่ยประมาณ 6,162 บาทต่อกรมธรรม์ ตัวเลขเหล่านี้ชี้ให้เห็นอย่างชัดเจนว่าครอบคลุมทั้งความเสี่ยงต่อชีวิตและสวัสดิภาพของประชาชนจำนวนมาก และความเสี่ยงต่อทรัพย์สินมูลค่ามหาศาลของภาคธุรกิจ



ประกันอุบัติเหตุ (PA)

เบี้ยประกันรวม

29,760 ล้านบาท

Loss ratio: 48.61%

เบี้ยเฉลี่ย: ~3,620 บาท/ฉบับ



ประกันอัคคีภัย

เบี้ยประกันรวม

10,878 ล้านบาท

Loss ratio: 28.90%

เบี้ยเฉลี่ย: ~3,718 บาท/ฉบับ



ประกันทรัพย์สิน และความเสี่ยงภัยทุกชนิด

เบี้ยประกันรวม

37,289 ล้านบาท

Loss ratio: 39.81%

เบี้ยเฉลี่ย: ~6,162 บาท/ฉบับ

ผลกระทบของแต่ละประเภทของกรรมธรรม์ประกันภัย ดังนี้:

ประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล (PA): โดยปกติจะไม่คุ้มครองการบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิตจากสงคราม รวมถึงเหตุที่เกิดจากการระเบิดหรือการกระทำของคู่ขัดแย้ง เนื่องจากเป็นข้อยกเว้นที่ระบุไว้อย่างชัดเจนในสัญญา อย่างไรก็ตาม สัญญาเพิ่มเติมอุบัติเหตุ (AI / ADD / ADB / RCC) อาจให้ความคุ้มครองแก่ประชาชนทั่วไปที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่เชิงรบ (เช่น ไม่ใช่ทหาร ตำรวจ หรืออาสาสมัครในสงคราม) ความคุ้มครองที่มีความละเอียดอ่อนในกรรมธรรม์ประกันอุบัติเหตุนี้ (ยกเว้นผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่ในสงคราม แต่ครอบคลุมพลเรือน) บ่งชี้ถึงการแยกแยะตามบทบาทของผู้เอาประกันภัย ไม่ใช่เพียงแค่ลักษณะของเหตุการณ์ ซึ่งชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นสำหรับผู้เอาประกันภัยในพื้นที่ชายแดนที่จะต้องทำความเข้าใจรายละเอียดของสัญญาเพิ่มเติมประกันอุบัติเหตุและคำจำกัดความทางอาชีพของตน

ประกันภัยทรัพย์สิน (เช่น ประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน - IAR): แม้ว่าประกันภัยทรัพย์สินมาตรฐาน (รวมถึงประกันอัคคีภัย) โดยทั่วไปจะยกเว้นความเสียหายจากสงคราม การก่อการร้าย หรือความไม่สงบทางการเมือง แต่การตัดสินใจของ คปภ. สำหรับความขัดแย้งชายแดนไทย-กัมพูชา (ที่จัดประเภทเป็นการปะทะ) หมายความว่าข้อยกเว้นเหล่านี้ไม่สามารถนำมาใช้ได้ ดังนั้น ความเสียหายต่อทรัพย์สิน เช่น ที่เกิดขึ้นกับปั๊มน้ำมัน จึงได้รับความคุ้มครองภายใต้กรรมธรรม์ประกันภัยทรัพย์สินที่มีอยู่ นี่คือจุดที่การตีความของ คปภ. มีผลกระทบทางการเงินโดยตรงและสำคัญที่สุดต่อบริษัทประกันวินาศภัย โดยเปลี่ยนภัยที่มักถูกยกเว้นให้กลายเป็นเหตุการณ์ที่ต้องคุ้มครอง ซึ่งนำไปสู่การจ่ายค่าสินไหมทดแทนจำนวนมากสำหรับความเสียหายต่อทรัพย์สิน.

ประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก: สำหรับกรณีปั๊มน้ำมัน แม้ความเสียหายต่อทรัพย์สินจะได้รับความคุ้มครอง แต่ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกอาจไม่ครอบคลุม เนื่องจากความเสียหายเกิดจากบุคคลภายนอก (จรวดกัมพูชา) ไม่ใช่จากการกระทำของธุรกิจที่เอาประกันภัย อย่างไรก็ตาม คปภ. ได้กระตุ้นให้บริษัทประกันภัยพิจารณาจ่าย “สินไหมกรุณา” (Ex-Gratia) ให้กับบุคคลที่สามที่ได้รับผลกระทบ เช่น ครอบครัวของผู้เสียชีวิต แม้ว่าจะไม่ได้อยู่ภายใต้ความคุ้มครองของกรรมธรรม์อย่างเคร่งครัดก็ตามการแนะนำ “สินไหมกรุณา” นี้เน้นย้ำถึงบทบาทสองประการของ คปภ. คือการกำกับดูแลและการคุ้มครองผู้บริโภค/สวัสดิการสังคม ซึ่งผลักดันให้บริษัทประกันภัยพิจารณาผลกระทบทางสังคมในวงกว้างและความเสี่ยงด้านชื่อเสียง นอกเหนือจากความรับผิดชอบทางกฎหมายที่เคร่งครัด สิ่งนี้อาจสร้างบรรทัดฐาน สำหรับการพิจารณาด้านมนุษยธรรมในการจัดการค่าสินไหมทดแทนสำหรับเหตุการณ์ที่ไม่ได้อยู่ภายใต้ความคุ้มครองอย่างชัดเจน “สงคราม” เทียบกับ “การปะทะ”



รูปที่ 1: การเปรียบเทียบความคุ้มครองประกันภัยในสถานการณ์ “สงคราม” เทียบกับ “การปะทะ”

ประเภทประกันภัย	สถานการณ์ "สงคราม"	สถานการณ์ "การปะทะ"
ประกันชีวิต (สัญญาหลัก)	✓ คุ้มครอง	✓ คุ้มครอง
ประกันภัยสุขภาพ	✗ ไม่คุ้มครอง	✗ ไม่คุ้มครอง
ประกันภัยอุบัติเหตุ (PA)	✗ ไม่คุ้มครอง	! คุ้มครองพลเรือน
ประกันภัยทรัพย์สิน (IAR)	✗ ไม่คุ้มครอง	✓ คุ้มครอง



บทสรุป: การรับมือกับความไม่แน่นอนในอนาคต

เหตุการณ์ปะทะชายแดนไทย-กัมพูชาได้กลายเป็นกรณีศึกษาที่สำคัญสำหรับอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทย โดยเน้นย้ำถึงบทบาทสำคัญของการตีความของ คปภ. ในการกำหนดขอบเขตความคุ้มครองและภาระผูกพันของบริษัทประกันภัย การจำแนกเหตุการณ์เป็น “การปะทะ” แทนที่จะเป็น “สงคราม” ได้เปลี่ยนภูมิทัศน์ของการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอย่างมีนัยสำคัญ โดยบังคับให้บริษัทประกันภัยต้องจ่ายค่าเสียหายที่โดยปกติจะถูกยกเว้น ผลกระทบไม่เพียงจำกัดอยู่เพียงความเสียหายโดยตรงต่อชีวิตและทรัพย์สิน แต่ยังขยายไปสู่การหยุดชะงักทางเศรษฐกิจและสังคมในวงกว้างในพื้นที่ชายแดน ซึ่งรวมถึงการค้า การท่องเที่ยว และการลงทุนที่ลดลง รวมถึงการพลัดถิ่นของประชากร

การรับมือกับสถานการณ์นี้ได้เผยให้เห็นถึงรูปแบบการชดเชยค่าเสียหายแบบผสมผสาน ซึ่งภาคประกันภัยเอกชนทำงานร่วมกับการสนับสนุนจากภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ สิ่งนี้สะท้อนให้เห็นว่าในภาวะวิกฤตทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ซับซ้อน กลไกการประกันภัยแบบดั้งเดิมเพียงอย่างเดียวอาจไม่เพียงพอ และจำเป็นต้องมีแนวทางจากหลายภาคส่วนเพื่อการฟื้นฟูที่ครอบคลุมและเสถียรภาพทางสังคม นอกจากนี้ยังเปิดเผยช่องว่างทางนโยบายที่สำคัญและความจำเป็นในการพัฒนากลยุทธ์ระดับชาติที่แข็งแกร่งยิ่งขึ้นสำหรับการบริหารจัดการความเสี่ยงทางภูมิรัฐศาสตร์ในระยะยาว

ความขัดแย้งชายแดนไทย-กัมพูชาทำหน้าที่เป็นภาพสะท้อนของความท้าทายและโอกาสที่กว้างขึ้นที่อุตสาหกรรมประกันภัยทั่วโลกกำลังเผชิญอยู่ในภูมิทัศน์ทางภูมิรัฐศาสตร์ที่มีความผันผวนมากขึ้น สิ่งนี้บ่งชี้ถึงการเปลี่ยนแปลงจากการพึ่งพาคำประกัน “สงคราม” ไปสู่การบริหารจัดการความเสี่ยง “ความรุนแรงทางการเมือง” ที่ละเอียดอ่อนและซับซ้อนมากขึ้น สำหรับอุตสาหกรรมประกันภัย การเรียนรู้จากเหตุการณ์นี้เป็นสิ่งสำคัญยิ่ง การปรับตัวอย่างต่อเนื่อง การทำงานร่วมกันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย และการพัฒนานวัตกรรมผลิตภัณฑ์ประกันภัยที่ตอบสนองต่อความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ จะเป็นกุญแจสำคัญในการปกป้องชีวิตและทรัพย์สินอย่างมีประสิทธิภาพในโลกที่เต็มไปด้วยความไม่แน่นอนในอนาคต

อ้างอิง

1. สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)
2. สมาคมประกันวินาศภัยไทย
3. springnews

Electric Vehicles กับความท้าทายใหม่ ในการขนส่งสินค้าทางทะเล



โดย นางสาวจรัญณ์ พิกษ์ฉัตรสกุล

เจ้าหน้าที่ชำนาญการ ฝ่ายวิชาการประจักษ์ สมาคมการขนส่งทางทะเลแห่งประเทศไทย

การเติบโตอย่างรวดเร็วของยานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicles: EVs) ได้เปลี่ยนแปลงโครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์และพลังงานในระดับโลกอย่างมีนัยสำคัญ หนึ่งในภาคส่วนที่ได้รับผลกระทบอย่างชัดเจนคือ อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล โดยเฉพาะการขนส่งรถยนต์ไฟฟ้า (EV ผ่านเรือประเภท RoPax (Passenger/Vehicle), RoRo (Cargo) และ PCTC (Pure Car and Truck Carriers) ซึ่งเดิมออกแบบมาเพื่อรองรับรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (Internal Combustion Engine: ICE) เป็นหลัก แม้ข้อมูลเชิงเทคนิคในปัจจุบันจะชี้ว่ารถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไม่ได้เพิ่มความเสี่ยงอัคคีภัยเมื่อเทียบกับรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) แต่ลักษณะเฉพาะของแบตเตอรี่ลิเทียมไอออน (Lithium-ion Battery) เช่น การติดตั้งในตำแหน่งเข้าถึงยาก ความเสี่ยงจากภาวะความร้อนสูงผิดปกติ (Thermal Runaway) ทำให้การควบคุมเพลิงต้องใช้วิธีการเฉพาะและซับซ้อนกว่ารถทั่วไป ทั้งนี้ การขนส่งรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ทางทะเล ยังถือเป็นประเด็นใหม่ ข้อมูลที่มีอยู่ส่วนใหญ่ยังเป็นเพียงแนวปฏิบัติและคำแนะนำจากหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งยังไม่มีข้อมูลร่วมกันว่าแนวทางใดจะเป็นมาตรฐานสากล ดังนั้น เพื่อให้สามารถรับมือกับความเปลี่ยนแปลงและพัฒนาองค์ความรู้อย่างต่อเนื่อง บทความฉบับนี้มุ่งนำเสนอข้อมูลตั้งต้นเพื่อสะท้อนถึงโอกาสและความท้าทายของธุรกิจประจักษ์ทางทะเลและโลจิสติกส์ เพื่อประยุกต์ใช้ในการประเมินความคุ้มครองและการจัดการความเสี่ยง พร้อมทั้งได้รวบรวมแหล่งข้อมูลอ้างอิงที่เชื่อถือได้ไว้ท้ายบทความ

ความเป็นมาของเหตุการณ์ไฟไหม้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) และมุมมองความเสี่ยง¹

เหตุการณ์ไฟไหม้ที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ไฟฟ้า (EV) เริ่มได้รับความสนใจตั้งแต่ปี ค.ศ. 2010 ซึ่งเป็นช่วงที่รถยนต์ไฟฟ้า (EV) เริ่มเข้าสู่ตลาดในเชิงพาณิชย์ เนื่องจากยังเป็นนวัตกรรมใหม่ในขณะนั้น เหตุการณ์เหล่านี้มักถูกตีความว่าเป็นสัญญาณเตือนถึงความเสี่ยงใหม่ อย่างไรก็ตาม ข้อมูลจากหน่วยงานระดับนานาชาติ เช่น National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) ของสหรัฐอเมริกา ชี้ว่าเหตุไฟไหม้ส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุบนท้องถนน การใช้สายชาร์จที่ไม่เหมาะสมหรือการชาร์จเกินพิกัด ทำให้แบตเตอรี่เกิดความร้อนสะสมและลุกไหม้ ขณะที่ Royal Institution of Naval Architects: RINA² ระบุว่าเหตุการณ์ไฟไหม้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) บนเรือ มีรายงานอย่างเป็นทางการครั้งแรกเมื่อปี ค.ศ. 2010 บนเรือ RoPax ชื่อ Pearl of Scandinavia ขณะกำลังชาร์จแบตเตอรี่ของรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) ที่ดัดแปลงเป็นรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ซึ่งไม่มีระบบควบคุมความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานเทียบเท่าปัจจุบัน ต่อมาในปี ค.ศ. 2022-2023 มีรายงานไฟไหม้บนเรือ PCTC หลายลำ เช่น Felicity Ace และ Fremantle Highway ซึ่งบรรทุกรถยนต์ทั้งรถยนต์ไฟฟ้า (EV) และรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) เหตุการณ์เหล่านี้สร้างความเสียหายอย่างรุนแรง ทั้งในด้านชีวิตลูกเรือ ทรัพย์สิน และตัวเรือ

แม้ยังไม่มีหลักฐานชัดเจนว่ารถยนต์ไฟฟ้า (EV) เป็นต้นเหตุโดยตรง ทว่าการจัดการสถานการณ์ฉุกเฉินและการควบคุมเพลิงที่มีความซับซ้อน ทำให้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ได้กลายเป็นประเด็นความท้าทายใหม่ในภาคขนส่งทางทะเล



ประเภทเรือขนส่ง³

เหตุการณ์ไฟไหม้ที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ไฟฟ้า (EV) เริ่มได้รับความสนใจตั้งแต่ปี ค.ศ. 2010 ซึ่งเป็นช่วงที่รถยนต์ไฟฟ้า (EV) เริ่มเข้าสู่ตลาดในเชิงพาณิชย์ เนื่องจากยังเป็นนวัตกรรมใหม่ในขณะนั้น เหตุการณ์เหล่านี้มักถูกตีความว่าเป็นสัญญาณเตือนถึงความเสี่ยงใหม่ อย่างไรก็ตาม ข้อมูลจากหน่วยงานระดับนานาชาติ เช่น National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) ของสหรัฐอเมริกา ชี้ว่าเหตุไฟไหม้ส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุบนท้องถนน การใช้สายชาร์จที่ไม่เหมาะสมหรือการชาร์จเกินพิกัด ทำให้แบตเตอรี่เกิดความร้อนสะสมและลุกไหม้ ขณะที่ Royal Institution of Naval Architects: RINA ระบุว่าเหตุการณ์ไฟไหม้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) บนเรือ มีรายงานอย่างเป็นทางการครั้งแรกเมื่อปี ค.ศ. 2010 บนเรือ RoPax ชื่อ Pearl of Scandinavia ขณะกำลังชาร์จแบตเตอรี่ของรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) ที่ดัดแปลงเป็นรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ซึ่งไม่มีระบบควบคุมความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานเทียบเท่าปัจจุบัน ต่อมาในปี ค.ศ. 2022-2023 มีรายงานไฟไหม้บนเรือ PCTC หลายลำ เช่น Felicity Ace และ Fremantle Highway ซึ่งบรรทุกรถยนต์ทั้งรถยนต์ไฟฟ้า (EV) และรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) เหตุการณ์เหล่านี้สร้างความเสียหายอย่างรุนแรง ทั้งในด้านชีวิตลูกเรือ ทรัพย์สิน และตัวเรือ

แม้ยังไม่มีหลักฐานชัดเจนว่ารถยนต์ไฟฟ้า (EV) เป็นต้นเหตุโดยตรง ทว่าการจัดการสถานการณ์ฉุกเฉินและการควบคุมเพลิงที่มีความซับซ้อน ทำให้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ได้กลายเป็นประเด็นความท้าทายใหม่ในภาคขนส่งทางทะเล

¹Maritime Mutual Insurance Association (NZ) Ltd., MMIA Risk Bulletin No. 84: Electric Vehicles Transported on Board RoPax, RoRo and PCTC Vessels – Fire Risks and Essential Guidelines, July 2024

²Royal Institution of Naval Architects. (2023, November 15). Ferry companies grapple with rising threat of EV fires.

³Maritime Mutual Insurance Association (NZ) Ltd., MMIA Risk Bulletin No. 84: Electric Vehicles Transported on Board RoPax, RoRo and PCTC Vessels – Fire Risks and Essential Guidelines, July 2024

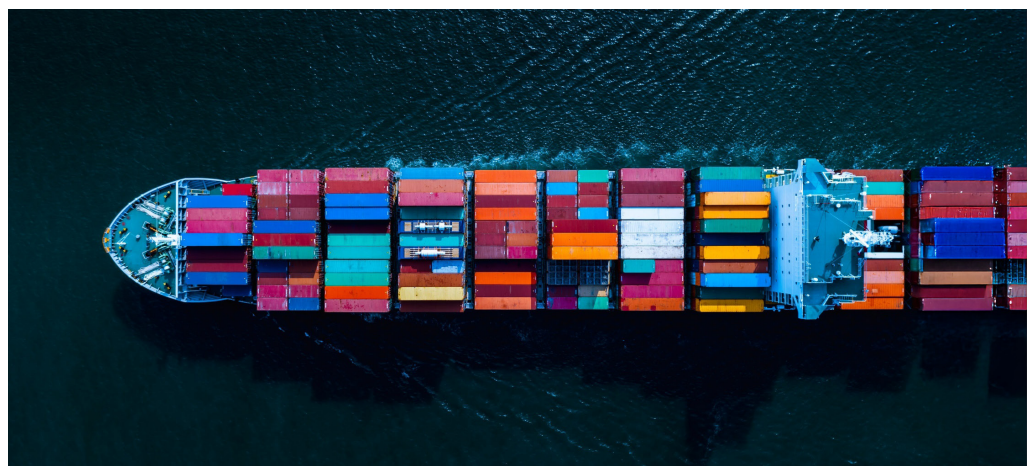
ประเภทเรือขนส่ง³



1. RoPax (Passenger/Vehicle) Vessels เรือโดยสารพร้อมขนส่งยานพาหนะ ใช้ในเส้นทางเดินเรือระยะสั้น (short sea routes) ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยทั่วไป RoPax ถือเป็น “เรือโดยสาร” ตามข้อกำหนดของอนุสัญญา International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) หรือกฎเกณฑ์เทียบเท่า National Code for the Vessel Safety (NCVS) และข้อเสนอแนะขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) เนื่องจากสามารถบรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 12 คน และอาจรองรับได้ถึง 500 คนหรือมากกว่านั้น

2. RoRo (Cargo) Vessels เรือขนส่งสินค้า ล้อเลื่อน ใช้ในเส้นทางเดินเรือระยะสั้น (short sea routes) ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยทั่วไป RoRo ถูกจัดเป็น “เรือบรรทุกสินค้า” ตามข้อกำหนดของอนุสัญญา SOLAS หรือ NCVS เนื่องจากจำกัดจำนวนผู้โดยสารไม่เกิน 12 คน ซึ่งมักเป็นคนที่ขับรถบรรทุกหรือรถพ่วงตามที่เจ้าของเรือกำหนด

3. PCTC (Pure Car & Truck Carrier) Vessels เรือขนส่งรถยนต์และรถบรรทุกโดยเฉพาะ ใช้ในเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศระยะไกล (long haul international voyages) โดยทั่วไป PCTC ถูกจัดเป็น “เรือบรรทุกสินค้า” ตามข้อกำหนดของอนุสัญญา SOLAS และจำกัดจำนวนผู้โดยสารไม่เกิน 12 คน ซึ่งอาจรวมถึงผู้โดยสารที่เสียค่าโดยสารตามดุลยพินิจของเจ้าของเรือ



¹Maritime Mutual Insurance Association (NZ) Ltd., MMIA Risk Bulletin No. 84: Electric Vehicles Transported on Board RoPax, RoRo and PCTC Vessels – Fire Risks and Essential Guidelines, July 2024

²Royal Institution of Naval Architects. (2023, November 15). Ferry companies grapple with rising threat of EV fires.

³Maritime Mutual Insurance Association (NZ) Ltd., MMIA Risk Bulletin No. 84: Electric Vehicles Transported on Board RoPax, RoRo and PCTC Vessels – Fire Risks and Essential Guidelines, July 2024

ข้อสังเกตเกี่ยวกับรถยนต์ไฟฟ้า (EV) สำหรับการขนส่งทางทะเล

องค์กร International Union of Marine Insurance (IUMI)⁴ ได้จัดทำคำแนะนำแนวปฏิบัติสำหรับการขนส่งรถยนต์ไฟฟ้า (EV) โดยชี้ให้เห็นลักษณะเฉพาะของรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ที่ควรพิจารณาอย่างรอบคอบในบริบทการขนส่งทางทะเล โดยเฉพาะด้านความเสี่ยงอัคคีภัย ดังนี้

1. แบตเตอรี่ลิเทียมไอออน (Lithium-ion Battery)

รถยนต์ไฟฟ้าใช้แบตเตอรี่ลิเทียมไอออนเป็นแหล่งพลังงานหลัก ออกแบบให้มีการห่อหุ้มเพื่อป้องกันแรงกระแทก และมักติดตั้งไว้ในตำแหน่งที่ต่ำหรือใต้ท้องรถ ภายในโครงสร้างตัวถังเพื่อความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม ตำแหน่งการติดตั้งดังกล่าวกลับเป็นข้อจำกัดสำคัญเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ เนื่องจากการเข้าถึงเพื่อควบคุมเพลิงทำได้ยาก โดยเฉพาะในระหว่างเรือ

2. ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (Battery Management System: BMS)

BMS เป็นองค์ประกอบสำคัญด้านความปลอดภัย ทำหน้าที่ตรวจจับความผิดปกติ เช่น การชน วงจรลัด หรือความเสียหายร้ายแรง และสามารถสั่งตัดการจ่ายพลังงานและแยกแบตเตอรี่ออกจากระบบได้อัตโนมัติ พร้อมควบคุมแรงดัน อุณหภูมิ และการชาร์จให้อยู่ในเกณฑ์ปลอดภัย เพื่อลดความเสี่ยงความร้อนสะสม

คำแนะนำการจัดการความเสี่ยง

องค์กร Maritime Mutual Insurance Association (NZ) Ltd.⁵ ให้ข้อมูลว่า ข้อมูลที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่เพียงพอที่จะเปรียบเทียบได้อย่างชัดเจนถึงความเสี่ยงหรือความรุนแรงของเหตุไฟไหม้ระหว่างรถยนต์ไฟฟ้า (EV) และรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) อย่างไรก็ตาม ด้วยลักษณะเฉพาะของแบตเตอรี่ลิเทียมไอออน (Lithium-ion Battery) ในรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ซึ่งมักติดตั้งในตำแหน่งที่เข้าถึงได้ยาก และต้องใช้อุปกรณ์รวมถึงวิธีการระงับเหตุเฉพาะทาง ส่งผลให้การจัดการเหตุเพลิงไหม้มีความซับซ้อนกว่ารถยนต์ทั่วไป ดังนั้น ผู้ประกอบการเรือจึงจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมอย่างรอบด้าน ไม่ว่าจะเป็นการจัดหาอุปกรณ์ดับเพลิงที่เหมาะสม การจัดสรรพื้นที่รองรับเหตุฉุกเฉินบนเรือ ตลอดจนการฝึกอบรมลูกเรือและซ่อมสถานการณ์อย่างสม่ำเสมอเพื่อให้สามารถรับมือกับสถานการณ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ



3. ภาวะความร้อนสูงผิดปกติ (Thermal Runaway)

แม้จะมีระบบจัดการแบตเตอรี่ หรือ BMS ที่ช่วยควบคุมความปลอดภัย แต่อาจเกิดภาวะที่แบตเตอรี่สะสมความร้อนต่อเนื่องจนควบคุมไม่ได้ในบางกรณี เช่น ได้รับความร้อนจากภายนอก ถูกแรงกระแทกจนเสียหาย การชาร์จเกินพิกัด หรือข้อผิดพลาดจากการผลิต

4.. ความรุนแรงของไฟไหม้.

ภาพรวมจากรายงานที่มีอยู่ในปัจจุบันสะท้อนว่า ปริมาณความร้อนรวม (Total Heat Release) ที่ปลดปล่อยออกจากรถยนต์ไฟฟ้า (EV) และรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) อยู่ในระดับใกล้เคียงกัน โดยแหล่งเชื้อเพลิงหลักที่ทำให้เกิดการลุกไหม้ทั้งสองประเภท มักมาจากวัสดุในตัวถังและห้องโดยสาร เช่น พลาสติกและวัสดุติดไฟอื่น ๆ ซึ่งมีอยู่ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน อย่างไรก็ตามรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไม่มีถังน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ในกรณีของรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) อาจกลายเป็นแหล่งการระเบิดเมื่อเกิดเพลิงไหม้ ความแตกต่างนี้อาจไม่ลดระดับความเสี่ยงโดยรวมอย่างเด่นชัด แต่ถือเป็นปัจจัยที่ควรนำมาพิจารณาในกระบวนการบริหารความเสี่ยง

ทั้งนี้ มีหลายหน่วยงานที่ได้จัดทำคำแนะนำแนวปฏิบัติสำหรับการขนส่งรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ผู้สนใจสามารถศึกษาเพิ่มเติมจากแหล่งข้อมูลที่รวบรวมไว้ท้ายบทความ เพื่อประยุกต์ใช้ให้เท่าทันความเปลี่ยนแปลงในการขนส่งทางทะเล

⁴International Union of Marine Insurance. (2023). Technical recommendations on EV fire risks: Best practice and recommendations for the safe carriage of electric vehicles (EVs).

⁵Maritime Mutual Insurance Association (NZ) Ltd., MMIA Risk Bulletin No. 84: Electric Vehicles Transported on Board RoPax, RoRo and PCTC Vessels – Fire Risks and Essential Guidelines, July 2024

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการเรือ ควรพิจารณาคำแนะนำแนวปฏิบัติจากองค์กรระหว่างประเทศมาใช้ ให้เหมาะสมกับลักษณะของเรือแต่ละประเภท ได้แก่ International Maritime Organization (IMO), European Maritime Safety Agency (EMSA), Maritime and Coastguard Agency (MCA) และ International Chamber of Shipping (ICS) โดยควรบูรณาการเข้ากับระบบบริหารความปลอดภัย (Safety Management System: SMS) ภายใต้ ISM Code หรือข้อบังคับ NCVS และดำเนินการติดตามผลอย่างใกล้ชิดผ่านระบบตรวจสอบภายในขององค์กร ซึ่งแนวทางดังกล่าวจะช่วยให้การบริหารความเสี่ยงมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล



บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ในยุคที่ยานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicles: EVs) เข้ามามีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการเปลี่ยนผ่านสู่พลังงานสะอาด การขนส่งสินค้าทางทะเลต้องเผชิญกับความท้าทายรูปแบบใหม่ที่ซับซ้อนขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะจากลักษณะเฉพาะของแบตเตอรี่ลิเทียมไอออน (Lithium-ion Battery) และตำแหน่งการติดตั้ง ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อการควบคุมเหตุฉุกเฉินและการบริหารจัดการความเสี่ยง นอกจากนี้ ปัจจัยเสี่ยงอื่น ๆ เช่น ภาวะความร้อนสูงผิดปกติ (Thermal Runaway) ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ (BMS) และความจำเป็นในการใช้อุปกรณ์ดับเพลิงเฉพาะ ล้วนเป็นประเด็นสำคัญที่ผู้รับประกันภัยต้องนำมาพิจารณาอย่างรอบคอบ ในบริบทนี้ ภาคธุรกิจประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์อาจพิจารณาปรับปรุงเงื่อนไขการรับประกันภัยสำหรับความคุ้มครองรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ที่อยู่ระหว่างการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยใช้ข้อมูลทางเทคนิคที่เชื่อถือได้ เช่น ความเสี่ยงจากแบตเตอรี่ และแนวทางควบคุมเพลิงที่เหมาะสม พร้อมทั้งติดตามแนวปฏิบัติจากองค์กรระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่อง เช่น IMO, EMSA, MCA และ ICS เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาและปรับหลักเกณฑ์การบริหารความเสี่ยงให้สอดคล้องกับมาตรฐานและสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ควบคู่กับการส่งเสริมองค์ความรู้ภายในองค์กร เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจแก่บุคลากรเกี่ยวกับลักษณะเฉพาะของรถยนต์ไฟฟ้า (EV) และความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในบริบทของการขนส่งสินค้าทางทะเลอย่างรอบด้าน

ท้ายที่สุด ผู้เขียนมีความประสงค์ให้บทความฉบับนี้เป็นแหล่งข้อมูลเชิงวิชาการที่เอื้อต่อการนำไปประยุกต์ใช้เป็นแนวทางในการบริหารความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ ท่ามกลางแนวโน้มของโลกที่กำลังเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง

อ้างอิงบทความในวารสารวิชาการ:

- Maritime Mutual Insurance Association (NZ) Ltd. (2024, July 29). MMIA Risk Bulletin No. 84: Electric vehicles transported on board RoPax, RoRo and PCTC vessels – Fire risks and essential guidelines. <https://maritime-mutual.com/risk-bulletins/electric-vehicles-transported-on-board-ropax-ro-ro-and-pctc-vessels-fire-risks-and-essential-guidelines/>
- Barlow-Brown, T. (2023, November 15). Ferry companies grapple with rising threat of EV fires. Royal Institution of Naval Architects. <https://rina.org.uk/publications/the-naval-architect/ferry-companies-grapple-with-rising-threat-of-ev-fires/>
- International Union of Marine Insurance. (2023). Technical recommendations on EV fire risks: Best practice and recommendations for the safe carriage of electric vehicles (EVs). <https://iumi.com/policy/position-papers/best-practice-recommendations-for-the-safe-carriage-of-electric-vehicles-evs/>
- แหล่งข้อมูลเพิ่มเติม:
- European Maritime Safety Agency (EMSA). (n.d.). Guidance on Alternative Fuel Vehicles. <https://www.ecgassociation.eu/publications-and-reports/emsa-guidance-on-alternative-fuel-vehicles/>
- Australian Maritime Safety Authority (AMSA). (2023). DCV Safety Alert 02/2023: Risks Associated with the Carriage of Battery Electric Vehicles. <https://www.amsa.gov.au/vessels-operators/domestic-commercial-vessels/dcv-safety-alert-022023-risks-associated-carriage>
- American Bureau of Shipping. (2022, June). Best Practices for the Transport of Electric Vehicles on Board Vessels. <https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/advisories-and-debriefs/best-practices-transport-electric-vehicles-board-vessels.pdf>
- Maritime and Coastguard Agency. (2023, August 7). MGN 653 (M) Amendment 1: Electric vehicles onboard passenger roll-on/roll-off (ro-ro) ferries. <https://www.gov.uk/government/publications/mgn-653-m-amendment-1-electric-vehicles-onboard-passenger-roll-on-roll-off-ro-ro-ferries>
- ClassNK. (2024, December). Guidelines for the Safe Transportation of Electric Vehicles. https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/activities/statutory/ev_carriage_safety/gl_ev_carriage_safety_e202412.pdf

สมาคมประจักษ์วิทยาศาสตร์ไทย เปิดแผนยุทธศาสตร์ 2 ปี ขับเคลื่อนธุรกิจ สู่ความมั่นคงและยั่งยืน



โดย นางสาวณวมานย์ รอดประชา

เจ้าหน้าที่อาวุโส ฝ่ายสื่อสารองค์กร สมาคมประจักษ์วิทยาศาสตร์ไทย

คณะกรรมการบริหารสมาคมประจักษ์วิทยาศาสตร์ไทย ชุดปี 2568-2570 ภายใต้การนำของ ดร.สมพร สืบถวิลกุล ซึ่งดำรงตำแหน่งนายกสมาคมต่อเนื่องเป็นสมัยที่ 2 ประกาศทิศทางและแผนยุทธศาสตร์ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมประจักษ์วิทยาศาสตร์ไทย ในงานแถลงข่าว “ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนธุรกิจประจักษ์วิทยาศาสตร์ สู่ความมั่นคงและยั่งยืน” เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2568 ณ ห้องสัมมนา 501 ชั้น 5 สมาคมประจักษ์วิทยาศาสตร์ โดยมุ่งขับเคลื่อนธุรกิจให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน พร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี โดยผนึกกำลังคณะกรรมการประจักษ์วิทยาศาสตร์สาขาต่าง ๆ เพื่อสร้างความก้าวหน้าอย่างเป็นรูปธรรม

สมาคมประจักษ์วิทยาศาสตร์ไทย ยังคงเป้าหมายเป็นองค์กรส่งเสริมธุรกิจประจักษ์วิทยาศาสตร์ให้เป็นเสาหลักของเศรษฐกิจและสังคมไทย ทำหน้าที่เป็นผู้บริหารความเสี่ยงมีอาชีพแก่ภาครัฐและเอกชน ภายใต้หลักธรรมาภิบาลและการดำเนินงานที่โปร่งใส สอดคล้องกับแผนพัฒนาการประจักษ์ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2568-2573) ของสำนักงาน คปภ. โดยกำหนดพันธกิจสำคัญ 4 ด้าน ได้แก่

พันธกิจที่ 1 เสริมสร้างความเชื่อมั่นและยกระดับ

ขีดความสามารถของธุรกิจประกันวินาศภัย รวมถึงส่งเสริมการดำเนินงานด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม พัฒนาและเผยแพร่ข้อมูลความรู้ด้านประกันภัย เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องแก่ประชาชนและสังคม ควบคู่ไปกับการส่งเสริมการสื่อสารเชิงรุกผ่าน Digital Technology เพื่อเพิ่มช่องทางการเข้าถึงข้อมูลประกันภัยอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังสร้างมาตรฐานการให้บริการของภาคธุรกิจ เพื่อยกระดับความไว้วางใจในระบบประกันภัย พร้อมเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันด้วยนวัตกรรม ผลิตภัณฑ์ประกันภัย และการตลาดเชิงรุก ส่งเสริมการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน (ESG) เพื่อสร้างคุณค่าร่วม และผลกระทบเชิงบวกต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

พันธกิจที่ 2 ส่งเสริมและสนับสนุนการเติบโตของ

อุตสาหกรรมผ่านนวัตกรรมและเทคโนโลยี พร้อมเสริมสร้างบทบาทในฐานะผู้บริหารความเสี่ยงมืออาชีพให้กับภาครัฐและเอกชน ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีดิจิทัล เช่น InsurTech และ Big Data มาใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารความเสี่ยงในทุกมิติ รวมถึงสนับสนุนการพัฒนาผลิตภัณฑ์ประกันภัยใหม่ที่ตอบสนองต่อความเสี่ยงอุบัติใหม่ เช่น ภัยพิบัติทางธรรมชาติ ความเสี่ยงทางไซเบอร์ และความท้าทายในเศรษฐกิจดิจิทัล ตลอดจนพัฒนาผลิตภัณฑ์ประกันภัยให้เหมาะสมกับความต้องการของประชาชนในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย นอกจากนี้ยังเน้นการส่งเสริมการศึกษา การวิจัย และการพัฒนานวัตกรรมในด้านประกันวินาศภัย เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมอย่างยั่งยืน พร้อมทั้งผลักดันให้ภาครัฐบูรณาการการประกันภัยเข้าไว้ในแผนยุทธศาสตร์ของชาติ เพื่อใช้ในการบริหารความเสี่ยงทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคมอย่างครอบคลุม และมีประสิทธิภาพ



พันธกิจที่ 3

ผลักดันนโยบาย กฎระเบียบ และโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการเติบโตของธุรกิจประกันวินาศภัย การทบทวนและผลักดันการปรับปรุงกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจ (Regulatory Guillotine) พร้อมทั้งเสนอการออกกฎระเบียบใหม่ที่เอื้อต่อการเติบโตและการขยายตัวของธุรกิจประกันวินาศภัย นอกจากนี้ยังส่งเสริมการจัดตั้ง Regulatory Sandbox ที่สนับสนุนการทดลองและพัฒนานวัตกรรมด้านประกันภัยอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ควบคู่กับการปรับปรุงหลักเกณฑ์ด้านการลงทุนของบริษัทประกันภัยให้มีความยืดหยุ่น สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ รวมถึงการส่งเสริมให้ธุรกิจสามารถขยายไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมั่นคง และสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านข้อมูลของอุตสาหกรรม เช่น ระบบฐานข้อมูลกลาง (Centralized Data System) เพื่อยกระดับศักยภาพในการวิเคราะห์ข้อมูล และการกำกับดูแลที่โปร่งใสและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

พันธกิจที่ 4

เสริมสร้างระบบนิเวศประกันภัยที่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจให้เติบโตอย่างมั่นคงและมีเสถียรภาพ ส่งเสริมการสร้างและพัฒนาบุคลากรเข้าสู่ธุรกิจประกันวินาศภัย โดยเน้นการยกระดับมาตรฐานความรู้ของบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญและเป็นเลิศเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมอย่างยั่งยืน พร้อมทั้งพัฒนาความร่วมมือระหว่างบริษัทประกันภัยในด้านการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ การสร้างเครือข่าย และการเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันในระดับองค์กร นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการเสริมสร้างความร่วมมือและความสัมพันธ์อันดีกับหน่วยงานกำกับดูแลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการสนับสนุนซึ่งกันและกันในเชิงนโยบายและการกำกับดูแล พร้อมทั้งขยายความร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศ เพื่อยกระดับมาตรฐานการดำเนินงานและแนวปฏิบัติของอุตสาหกรรมไทยให้เทียบเท่าสากล

ภายใต้พันธกิจทั้ง 4 ด้านนี้ ทำหน้าที่บูรณาการร่วมกันเพื่อยกระดับอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทยให้เป็นกลไกสำคัญของความมั่นคงทางเศรษฐกิจและการบริหารความเสี่ยงระดับประเทศ โดยสมาคมฯ ทำหน้าที่เป็น “ศูนย์กลาง” ที่เชื่อมโยงความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ไม่เพียงเพื่อขับเคลื่อนธุรกิจให้เติบโต แต่เพื่อสร้างระบบประกันภัยที่ประชาชนเชื่อมั่น ภาครัฐพึ่งพาได้ และเศรษฐกิจไทยเข้มแข็งอย่างยั่งยืน

คณะกรรมการบริหารสมาคมฯ ยังมองว่า การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ดังกล่าวจำเป็นต้องอิงกับบริบททางเศรษฐกิจและสภาพตลาดประกันภัยที่เปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ในไตรมาสแรกของปี 2568 เศรษฐกิจไทยขยายตัว 3.1% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากแรงสนับสนุนหลักของการส่งออกที่เติบโตถึง 13.8% และการลงทุนภาครัฐที่เพิ่มขึ้นอย่างโดดเด่นถึง 26.3% อย่างไรก็ตาม การบริโภคภาคเอกชนขยายตัวเพียง 2.6% และการลงทุนภาคเอกชนกลับหดตัว -0.9% สะท้อนแรงกดดันในระบบเศรษฐกิจภายในประเทศ ขณะที่ความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลกและมาตรการกีดกันทางการค้าของประเทศคู่ค้า โดยเฉพาะสหรัฐอเมริกา ยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญ ทำให้สภาพัฒน์ฯ ต้องปรับลดประมาณการ GDP ทั้งปีให้อยู่ในช่วง 1.3%-2.3%

ในมุมของธุรกิจประกันวินาศภัย ช่วงเดือนมกราคม-มีนาคม 2568 มีเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงรวม 75,269 ล้านบาท เติบโต 3.81% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยประกันภัยรถยนต์มีมูลค่า 42,004 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1.36% ประกันอัคคีภัย 2,509 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5.83% ประกันภัยทางทะเลและขนส่ง 1,668 ล้านบาท ลดลง 4.91% และประกันภัยเบ็ดเตล็ด 29,088 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 8.01% ตัวเลขเหล่านี้สะท้อนถึงแนวโน้มการฟื้นตัวที่ค่อยเป็นค่อยไปของตลาด โดยเฉพาะในหมวดที่ไม่ใช่รถยนต์ซึ่งมีสัดส่วนถึง 44.2% ของเบี้ยรวมทั้งหมด แสดงให้เห็นถึงการตื่นตัวด้านการบริหารความเสี่ยงของทั้งภาคธุรกิจและประชาชน แม้ว่าบางหมวดหมู่จะได้รับผลกระทบจากภาวะชะลอตัวของการค้าระหว่างประเทศ





เมื่อประเมินทั้งปี 2568 บริษัท Thai Insurance Research & Development (TIRD) คาดว่าธุรกิจประกันวินาศภัยจะเติบโต 1.5%–2.5% หรือมีมูลค่าเบี้ยรวมประมาณ 291,000–294,000 ล้านบาท แม้ตัวเลขการเติบโตจะไม่สูงนัก แต่ก็ถือเป็นสัญญาณบวกท่ามกลางสภาพเศรษฐกิจที่ยังเต็มไปด้วยความท้าทาย และยืนยันถึงศักยภาพการปรับตัวของอุตสาหกรรมที่พร้อมพัฒนาให้สอดคล้องกับความเสี่ยงรูปแบบใหม่ เทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงรวดเร็ว และพฤติกรรมผู้บริโภคที่หลากหลายมากขึ้น

ภายใต้ภาพรวมเช่นนี้ สมาคมฯ ยังเดินหน้าสร้างโอกาสใหม่ให้กับอุตสาหกรรม โดยในปี 2568 จะเป็นครั้งแรกที่ประเทศไทยได้จัดการประชุมด้านการประกันภัยต่อในระดับนานาชาติ ภายใต้ชื่อ “Thailand Reinsurance Conference 2025” หรือ TRC 2025 ซึ่งสมาคมประกันวินาศภัยไทยร่วมกับสมาคมนายหน้าประกันภัยไทยเป็นเจ้าภาพ ระหว่างวันที่ 30 ตุลาคม – 1 พฤศจิกายน 2568 ณ โรงแรมดิ แอทินี กรุงเทพฯ ภายใต้หัวข้อ “Unlocking Reinsurance Opportunities in a Changing Climate: Building Catastrophe Resilience in Thailand” เวทีนี้จะเป็นจุดบรรจบของบริษัทรับประกันภัยต่อ บริษัทนายหน้าประกันภัยต่อ ผู้สำรวจภัย และองค์กรที่เกี่ยวข้องจากทั่วโลกกว่า 400 คน เพื่อสร้างความเข้าใจและความเชื่อมั่นในศักยภาพของตลาดประกันภัยไทยโดยตรง

การจัดงานครั้งนี้จึงไม่ได้เป็นเพียงกิจกรรมหนึ่งในปฏิทินอุตสาหกรรม แต่เป็นหมุดหมายสำคัญที่ตอกย้ำบทบาทของประเทศไทยในฐานะศูนย์กลางด้านการประกันภัยต่อของภูมิภาคอาเซียน และจะเป็นจุดเริ่มต้นของการจัดงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อเสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างตลาดไทยกับตลาดโลกให้แข็งแกร่งยิ่งขึ้น

ด้วยทิศทางและความร่วมมือจากทุกภาคส่วน อุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทยพร้อมก้าวสู่ออนาคตอย่างมั่นคง เป็นเสาหลักในการบริหารความเสี่ยงของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งในการสร้างความแข็งแกร่งให้กับเศรษฐกิจและสังคมไทยอย่างยั่งยืน

❖ การสัมมนา “ความท้าทายของอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี ภายใต้บริบทเศรษฐกิจและการค้าโลกยุคปัจจุบัน”

คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ ได้เข้าร่วมการสัมมนา “ความท้าทายของอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี ภายใต้บริบทเศรษฐกิจและการค้าโลกยุคปัจจุบัน” จัดโดยกองส่งเสริมการพาณิชย์ กรมเจ้าท่า เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 ณ โรงแรมเดอะ เบอร์เคลีย์ ประตูน้ำ กรุงเทพฯ



❖ การประชุมหารือแนวทางการแก้ไขปัญห ในเรื่องการกำกับดูแลกลางประกันภัย

คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ และคณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ ได้เข้าร่วมประชุมหารือกับผู้แทนสายงานกฎหมายและคดีสำนักงาน คปภ. ผู้แทนสมาคมประกันชีวิตไทย และผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2568 ณ สถาบันวิทยาการประกันภัยระดับสูง ชั้น 2 สำนักงาน คปภ.



กิจกรรมแลกเปลี่ยนมุมมอง ด้านการตลาดของรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย พร้อมเยี่ยมชมงานโรงงานผลิตรถยนต์ไฟฟ้า BYD

คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ ร่วมกับบริษัท บีวายดี ออโต้ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท เรเว่ ออโตโมทีฟ จำกัด จัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนมุมมองด้านการตลาดของรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย พร้อมเยี่ยมชมงานโรงงานผลิตรถยนต์ไฟฟ้า BYD เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2568 ณ โรงงานผลิตรถยนต์ BYD นิคมอุตสาหกรรมดับบลิวเอชเอ จังหวัดระยอง



งาน InsureX FORUM 2025

คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ ได้เข้าร่วมเป็นวิทยากรในงาน InsureX FORUM 2025 “Uncertainty to Transformation: ก้าวสู่ความเปลี่ยนแปลงบนโลกที่ไม่แน่นอน” ในหัวข้อ “Future of Car Insurance: อนาคตของประกันรถยนต์ประเทศไทย” เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2568 ณ ห้อง Auditorium ตึก True Digital Park





ประชุมคณะกรรมการแนวทางพัฒนากฎระเบียบประกันภัย รถยนต์ไฟฟ้า และพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัย

คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ ได้เข้าร่วมประชุมเพื่อพิจารณาข้อมูลเกี่ยวกับผลการวิเคราะห์ผลกระทบเกี่ยวกับการปรับปรุงอัตราเบี้ยประกันภัยและความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัย เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2568 และวันที่ 30 มิถุนายน 2568 ณ ห้องประชุม 201 ชั้น 2 สำนักงาน คปภ.



การประชุมหารือแนวทางการแก้ไขปัญหา เรื่องการกำกับดูแลคนกลางประกันภัย

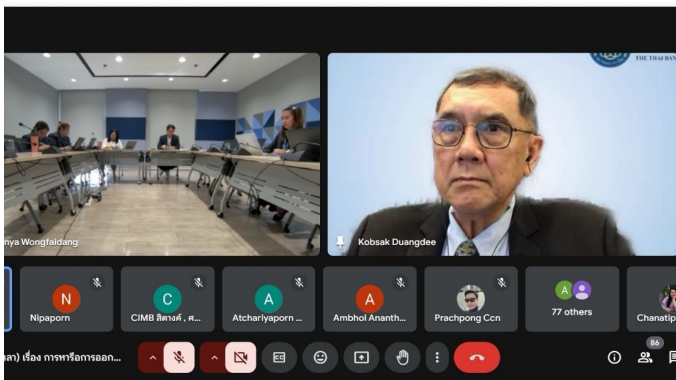
คณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ ได้เข้าร่วมประชุมหารือร่วมกับนายอดิศร พัฒนารัตน์ รองเลขาธิการ ด้านกฎหมายและตรวจสอบ พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่สายงานกฎหมายและคดี เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2568 ณ สำนักงาน คปภ.





การประชุมหารือร่วมกับสมาคมธนาคารไทย เพื่อพิจารณามาตรการช่วยเหลือลูกค้ากรณีแผ่นดินไหว

คณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบและคณะกรรมการประกันภัยทรัพย์สิน ได้เข้าประชุมหารือร่วมกับสมาคมธนาคารไทย โดยมีนายกอบศักดิ์ ภู่งาม เลขาธิการสมาคมธนาคารไทย และผู้แทนจากธนาคารสมาชิกกว่า 14 ธนาคาร เข้าร่วมการประชุม เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2568 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย และรูปแบบออนไลน์ผ่าน Google Meet



การประชุมหารือโครงการระบบแลกเปลี่ยนข้อมูล ภายในอุตสาหกรรม (Open Insurance)

คณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงานหารือกระบวนการในการแลกเปลี่ยน และตรวจสอบข้อมูลด้านประกันภัยในอุตสาหกรรม (Open Insurance) ร่วมกับสำนักงาน คปภ. และสมาคมประกันชีวิตไทย จำนวน 3 ครั้ง เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม และวันที่ 13 และ 30 มิถุนายน 2568 ณ สำนักงาน คปภ.



การประชุมหารือเพื่อยกระดับการคุ้มครอง ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้เอาประกันภัย

คณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ ได้เข้าร่วมประชุมหารือกับนายอดิศร พิพัฒน์วรพงศ์ รองเลขาธิการ ด้านกฎหมายและตรวจสอบ พร้อมเจ้าหน้าที่สายงานกฎหมายและคดี สำนักงาน คปภ. เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2568 ณ สำนักงาน คปภ.



การประชุมหารือแนวทางปฏิบัติ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 สำหรับธุรกิจประกันภัย

คณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ ได้เข้าร่วมประชุมหารือกับสมาคมประกันชีวิตไทย จำนวน 2 ครั้งเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2568 และวันที่ 6 มิถุนายน 2568 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



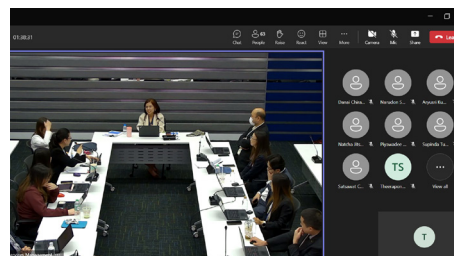
❖ การประชุมหารือมาตรการยกระดับ การกำกับดูแลฐานะทางการเงินและความมั่นคง ของบริษัทประกันวินาศภัย พ.ศ. 2568

คณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ พร้อมด้วยผู้แทนจากบริษัทประกันวินาศภัย ได้เข้าร่วมประชุมหารือกับนายโสรัจจ์ แร็กสกุลชัย ผู้ช่วยเลขาธิการสายตรวจสอบ พร้อมเจ้าหน้าที่สายงานตรวจสอบ เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2568 ณ สำนักงาน คปภ.



❖ การประชุมชี้แจงแนวทางการยกระดับ การกำกับดูแลและการตรวจสอบธุรกิจประกันภัย เรื่อง Enterprise Risk Management and Own Risk Solvency Assessment (ERM-ORSA)

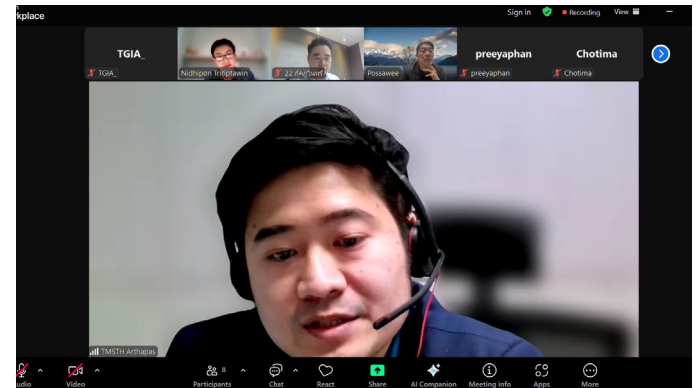
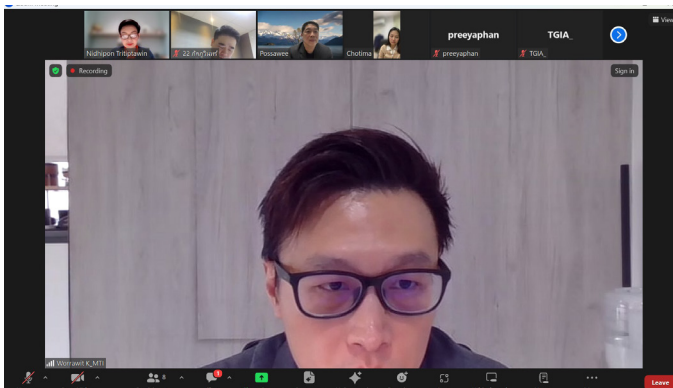
คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและวิชาการประกันภัย ได้เข้าร่วมประชุมชี้แจงแนวทางการยกระดับการกำกับดูแลและการตรวจสอบธุรกิจประกันภัย เรื่อง Enterprise Risk Management and Own Risk Solvency Assessment (ERM-ORSA) ร่วมกับ สำนักงาน คปภ. และบริษัทสมาชิก เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2568 ณ ห้องสัมมนา 501 ชั้น 5 สมาคมประกันวินาศภัยไทย และวันที่ 28 เมษายน 2568 ในรูปแบบออนไลน์ผ่าน Microsoft Teams





การคัดเลือกบุคลากรเข้าประกวด Young ASEAN Insurance Manager Award (YAMA) 2025

คณะกรรมการพัฒนารัฐกิจและวิชาการประกันภัย ได้ดำเนินการคัดเลือกบุคลากรที่เหมาะสมเพื่อส่งเข้าประกวด Young ASEAN Insurance Manager Award (YAMA) 2025 เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2568 ในรูปแบบออนไลน์ผ่าน Zoom Meeting



การสัมมนา Privacy & Security Summit 2025 ครั้งที่ 6

คณะกรรมการพัฒนารัฐกิจและวิชาการประกันภัย ร่วมเป็นวิทยากรเสวนาในหัวข้อ Bridging the Gap: How Automation Enhance on Collaboration Between Compliance and Security Team ภายใต้แนวคิดหลัก Privacy & Cybersecurity Transformation for the Modern Enterprise จัดโดยกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (MDES) และสมาคมผู้ใช้ดิจิทัลไทย (DUGA) เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2568 ณ ห้อง Mayfair Ballroom A ชั้น 11 โรงแรมเดอะเบอร์เคลีย์ ประตูน้ำ



การประชุม “มาตรการยกระดับการกำกับดูแล ฐานะทางการเงินและความมั่นคงของบริษัท ประกันวินาศภัย พ.ศ.2568”

คณะกรรมการการบัญชี-การเงิน และการลงทุน ได้เข้าร่วม
การประชุม “มาตรการยกระดับการกำกับดูแลฐานะทางการเงินและ
ความมั่นคงของบริษัทประกันวินาศภัย พ.ศ.2568” วันที่ 21 เมษายน 2568
ณ ห้องประชุม 201 ชั้น 2 สำนักงาน คปภ.



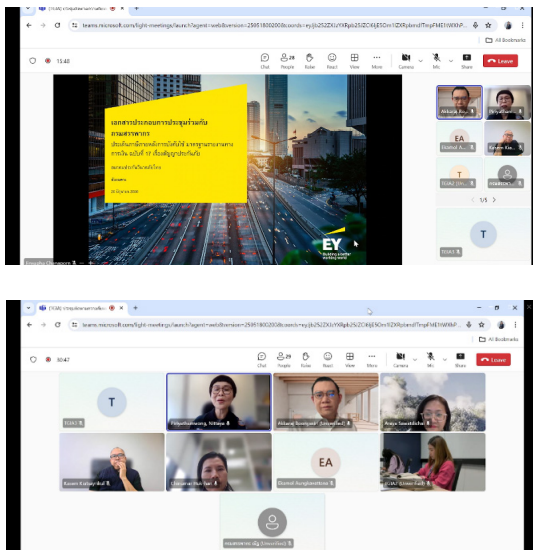
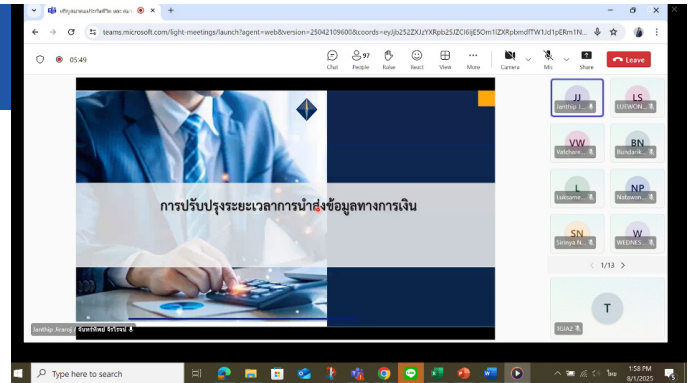
รับฟังการสื่อสารมาตรการยกระดับ การกำกับดูแลฐานะทางการเงิน และความมั่นคงของบริษัทประกันวินาศภัย พ.ศ. 2568

คณะกรรมการการบัญชี-การเงินและการลงทุน ได้เข้าร่วม
การรับฟังการสื่อสารมาตรการยกระดับการกำกับดูแลฐานะทาง
การเงินและความมั่นคงของบริษัทประกันวินาศภัย พ.ศ. 2568 วันที่ 23
พฤษภาคม 2568 เวลา 13.30 – 15.30 น. ณ ห้องประชุมสถาบัน
วิทยาการประกันภัยระดับสูง ชั้น 2 สำนักงาน คปภ.



การประชุม “การปรับปรุงระยะเวลาการส่งรายงานทางการเงิน”

คณะกรรมการการบัญชี-การเงินและการลงทุน ได้เข้าร่วมการประชุม “การปรับปรุงระยะเวลาการส่งรายงานทางการเงิน” เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2568 ในรูปแบบออนไลน์ผ่าน Microsoft Teams



การประชุม “ติดตามความคืบหน้าการพิจารณาข้อเสนอแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งประมวลรัษฎากรกรณีแนวทางในการเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทประกันวินาศภัยภายหลังการบังคับใช้มาตรฐาน TFRS 17”

คณะกรรมการการบัญชี-การเงินและการลงทุน ได้เข้าร่วมการประชุม “ติดตามความคืบหน้าการพิจารณาข้อเสนอแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งประมวลรัษฎากร กรณีแนวทางในการเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทประกันวินาศภัยภายหลังการบังคับใช้มาตรฐาน TFRS 17” เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2568 ในรูปแบบออนไลน์ผ่าน Microsoft Teams

การประชุมวิชาการนานาชาติ “The 3rd UNESCO Global Forum on the Ethics of Artificial Intelligence”

คณะกรรมการบริหาร และกรรมการที่ปรึกษาคณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ สมาคมประกันวินาศภัยไทย ได้เข้าร่วมการประชุมวิชาการนานาชาติ “The 3rd UNESCO Global Forum on the Ethics of Artificial Intelligence” จัดโดยกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงศึกษาธิการ และกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2568 ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ บางกอกคอนเวนชัน เซ็นเตอร์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ กรุงเทพฯ





❖ ร่วมงานเปิดตัวโครงการพัฒนาระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลภายในอุตสาหกรรมประกันภัย (Open Insurance)

ดร.สมพร สืบถวิลกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมงานเปิดตัวโครงการพัฒนาระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลภายในอุตสาหกรรมประกันภัย (Open Insurance) พร้อมขึ้นเสวนาในหัวข้อ “พลิกโฉมอุตสาหกรรมประกันภัยด้วย Open Insurance” เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2568 ณ ห้องวิภาวดีบอลรูม ชั้น L โรงแรมเซ็นทารา แกรนด์ แอท เซ็นทรัลพลาชาลาดพร้าว



❖ ประชุมหารือแนวทางการแก้ไขปัญหาในเรื่องการกำกับดูแลคนกลางประกันภัย

ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย นายเสรี กวินรัชชโรจน์ ประธานคณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ นายพิรธน์ วงศ์สายสุวรรณ ประธานคณะกรรมการการกฎหมายและกฎระเบียบ นายปิยะ วราอุบล กรรมการคณะกรรมการการกฎหมายและกฎระเบียบ และนายประสิทธิ์ คำเกิด ได้เข้าร่วมประชุมหารือกับผู้แทนสายงานกฎหมายและคดี สำนักงาน คปภ. ผู้แทนสมาคมนายหน้าประกันภัยไทย ผู้แทนสมาคมประกันชีวิตไทยผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหารือแนวทางการแก้ไขปัญหาในเรื่องการกำกับดูแลคนกลางประกันภัย โดยมีนายอดิศร พิพัฒน์วรพงศ์ รองเลขาธิการด้านกฎหมาย คดีและคุ้มครองสิทธิประโยชน์ เป็นประธานในที่ประชุม เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2568 เวลา 10.00 น. สถาบันวิทยาการประกันภัยระดับสูง ชั้น 2 สำนักงาน คปภ.





ร่วมกิจกรรมรณรงค์ความปลอดภัย การเดินทางในช่วงสงกรานต์ 2568

ดร.สมพร สืบถวิลกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมกิจกรรมรณรงค์ความปลอดภัยการเดินทางและการส่งเสริมการประกันภัยในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ประจำปี 2568 ภายใต้แนวคิด “สงกรานต์ สร้างสุข ส่งต่อความห่วงใย ส่งเสริมวัฒนธรรมประกันภัย” กับสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) และภาคอุตสาหกรรมประกันภัย โดยได้รับเกียรติจาก นายชูฉัตร ประมูลผล เลขาธิการ คปภ. และนางนุสรา (อัสสกุล) บัญญัติปิยพจน์ นายกสมาคมประกันชีวิตไทย ร่วมถ่ายภาพหน้าบูธกิจกรรม เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2568 ณ ตลาดยอดพิมาน ปากคลองตลาด กรุงเทพมหานคร



สมาคมประกันวินาศภัยไทย จัดกิจกรรมสุขสันต์วันสงกรานต์ 2568

ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่สมาคมฯ ร่วมกันจัดกิจกรรมรดน้ำขอพรท่านอนุญาโตตุลาการ เนื่องในวันสงกรานต์ 2568 เพื่อความเป็นสิริมงคลต้อนรับปีใหม่ไทยและสืบสานประเพณีอันงดงาม โดยบรรยากาศเต็มไปด้วยความสนุกสนาน อบอุ่น และรอยยิ้ม เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2568 ณ ห้องสัมมนา 501 สมาคมประกันวินาศภัยไทย





❖ ประชุมหารือการนำเทคโนโลยีดาวเทียมมาใช้ เพื่อการตรวจสอบภัยพิบัติและช่วยเหลือเกษตรกร ที่ประสบภัยพิบัติ

ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย และทีมงาน ได้เข้าประชุมหารือการนำเทคโนโลยีดาวเทียมมาใช้เพื่อการตรวจสอบภัยพิบัติและช่วยเหลือเกษตรกรที่ประสบภัยพิบัติ ร่วมกับ สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กรมส่งเสริมการเกษตร และ บริษัท ไทยคม จำกัด (มหาชน) โดยมีนายฉันทานนท์ วรรณเขจร เลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร เป็นประธานในที่ประชุม เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2568 เวลา 13.30 น. ห้องประชุม 2 อาคารนวัตกรรม สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร



❖ ร่วมรณรงค์สงกรานต์ปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุทางถนน

สมาคมประกันวินาศภัยไทย ออกบูธกิจกรรมร่วมกับมูลนิธิเมาไม่ขับ และหน่วยงานภาคีเครือข่าย รณรงค์ลดอุบัติเหตุเทศกาลสงกรานต์ 2568 ในโครงการ “สงกรานต์ปลอดภัย วมใจลดอุบัติเหตุทางถนน” โดยมี นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน เปิดงาน เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2568 ณ สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์





ร่วมแถลงข่าว ปราจีน ยืนหนึ่ง ถนนปลอดภัย อุไรด้วยประกันภัย

ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย เข้าร่วมงานแถลงข่าว ‘ปราจีน’ ยืนหนึ่ง ถนนปลอดภัย อุไรด้วยประกันภัย ภายใต้โครงการสร้างพื้นที่ต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนและการรณรงค์ประกันภัยรถภาคบังคับ ปี 2568 ซึ่งจัดขึ้นโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ร่วมกับภาคอุตสาหกรรมประกันภัย

ภายในงาน นายเสรี กวินรัชชโรจน์ ประธานคณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ สมาคมประกันวินาศภัยไทย ได้ร่วมเสวนาในหัวข้อ Road Safety Talk: “ถอดรหัสอุบัติเหตุ 304 ปักหมุดปราจีน ต้นแบบถนนปลอดภัย” โดยได้รับเกียรติจาก นายชูฉัตร ประมูลผล เลขานุการ คปภ. เป็นประธานในพิธี และ นายวีระพันธ์ ตีอ่อน ผู้ว่าราชการจังหวัดปราจีนบุรี กล่าวปาฐกถา พร้อมด้วยผู้แทนจากภาคธุรกิจประกันภัยหน่วยงานราชการ และสื่อมวลชน เข้าร่วมงาน เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2568 ณ ห้องประชุมธารทิพย์ โรงแรมแคนทารี 304 จังหวัดปราจีนบุรี

สมาคมประกันวินาศภัยไทย จัดอบรมซ้อมดับเพลิง และอพยพหนีไฟ ประจำปี 2568

สมาคมประกันวินาศภัยไทย ได้จัดการฝึกอบรมและฝึกซ้อมดับเพลิง พร้อมการอพยพหนีไฟประจำปี 2568 ให้แก่พนักงานและผู้เกี่ยวข้อง ภายใต้การดูแลของทีมนักวิชาการผู้เชี่ยวชาญ เพื่อเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ และเตรียมความพร้อมในการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินอย่างมืออาชีพ เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2568



ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการส่งเสริมองค์ความรู้ และนวัตกรรมด้านการประกันภัย ผ่านกิจกรรม OIC InsurTech Roadshow



ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกัน
 วิทยาศาสตร์ไทย ได้รับเกียรติเป็นวิทยากรบรรยายพิเศษ ในหัวข้อ “Insurance
 Value Chain: Transforming Insurance with Technology” ผ่านกิจกรรม
 OIC InsurTech Roadshow จัดโดย ศูนย์ Center of InsurTech,
 Thailand (CIT) สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการ
 ประกอบธุรกิจประกันภัย โดยมี นางสาวประภาภัสร์ กุลปวโรภาส
 ผู้ทรงคุณวุฒิอาวุโส สำนักงาน คปภ. และมีคณาจารย์และนักศึกษาจาก
 คณะเทคโนโลยีสารสนเทศและนวัตกรรม สาขาวิทยาการคอมพิวเตอร์
 และสาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ เข้าร่วมรับฟังบรรยายกว่า 100 คน
 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2568 เวลา 09.00 – 11.00 น. ณ หอสมุดสุรัตน์
 โอศถานุเคราะห์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ วิทยาเขตรังสิต



จัดอบรมและการสอบความรู้เกี่ยวกับการประกันวินาศภัย เพื่อขอรับใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย

สมาคมประกันวินาศภัยไทย จัดอบรมเพื่อขอรับใบอนุญาต
 เป็นนายหน้าประกันวินาศภัย และการสอบความรู้เกี่ยวกับการประกัน
 วินาศภัย เพื่อขอรับใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย มีผู้เข้าร่วม
 อบรมทั้งสิ้น 65 คน จัดอบรม ณ ห้องสัมมนา 501 ชั้น 5 และจัดสอบ
 ณ ศูนย์สอบฯ สมาคมประกันวินาศภัยไทย เมื่อวันที่ 24 – 25 เมษายน 2568





ร่วมแสดงความยินดี กับ CEO คนใหม่ของ ERGO Thailand

ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย มอบกระเช้าดอกไม้แสดงความยินดีกับ นายอิศรศักดิ์ เทศรัตนวงศ์ ในโอกาสเข้ารับตำแหน่งประธานกรรมการบริหาร (Chief Executive Officer: CEO) คนใหม่ของ บริษัท เออร์โกประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) หรือ ERGO Thailand ซึ่งมีผลอย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2568 เป็นต้นไป เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2568 ณ โรงแรม เดอะ เซนต์ รีจิส กรุงเทพฯ

ร่วมประชุมคณะกรรมการกลั่นกรอง การมอบรางวัลประกันภัยดีเด่น ครั้งที่ 1/2568

ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการกลั่นกรองการมอบรางวัลประกันภัยดีเด่น ครั้งที่ 1/2568 เพื่อพิจารณาการกำหนดประเภทรางวัลและหลักเกณฑ์ในการมอบรางวัลประกันภัยดีเด่น ประจำปี 2567 และการแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการคัดเลือกผู้ได้รับรางวัลในพิธีมอบรางวัลประกันภัยดีเด่น ประจำปี 2568 เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2568 ณ ห้องประชุม 201 ชั้น 2 สำนักงาน คปภ.



ร่วมแสดงความยินดีในโอกาสครบรอบ 14 ปี บริษัท ที คิว อาร์ จำกัด (มหาชน)

ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมแสดงความยินดีกับ นายชนะพันธุ์ พิริยะพันธุ์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ที คิว อาร์ จำกัด (มหาชน) เนื่องในโอกาสครบรอบ 14 ปี แห่งความสำเร็จและความก้าวหน้า “Together For Success” โดยมีเครือข่ายพันธมิตรในภาคธุรกิจประกันภัยร่วมแสดงความยินดี เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2568 ณ โรงแรมแบงค็อก แมริออท มาร์คีส์ ควีนส์ปาร์ค





สมาคมประกันวินาศภัยไทย ให้การต้อนรับ Swiss Re Asia Pte. Ltd. (Singapore Team)

สมาคมประกันวินาศภัยไทย นำโดย ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร พร้อมด้วยทีมงานสมาคมฯ ให้การต้อนรับ Winnie Tan, Team Lead Senior Client Manager and Vice President of Swiss Re และทีมงาน โดยได้ร่วมหารือเกี่ยวกับแนวโน้มของอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทยหลังจากแผ่นดินไหว รวมถึงบริบทที่อาจเกิดการเปลี่ยนแปลงนโยบายการรับประกันภัยพิบัติในประเทศไทย เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2568 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย

สมาคมประกันวินาศภัยไทย ให้การต้อนรับคณะกรรมการบริหารของ MSIG Insurance (Malaysia) Bhd

สมาคมประกันวินาศภัยไทย นำโดย ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร นางสาวกัลยา จุกหอม รองผู้อำนวยการบริหาร พร้อมด้วยทีมงานสมาคมฯ ให้การต้อนรับ Dato' Sri Muthanna Bin Abdullah ประธานคณะกรรมการบริหาร Mr. Chua Seck Guan ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และคณะกรรมการบริหาร MSIG Insurance (Malaysia) Bhd เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2568 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



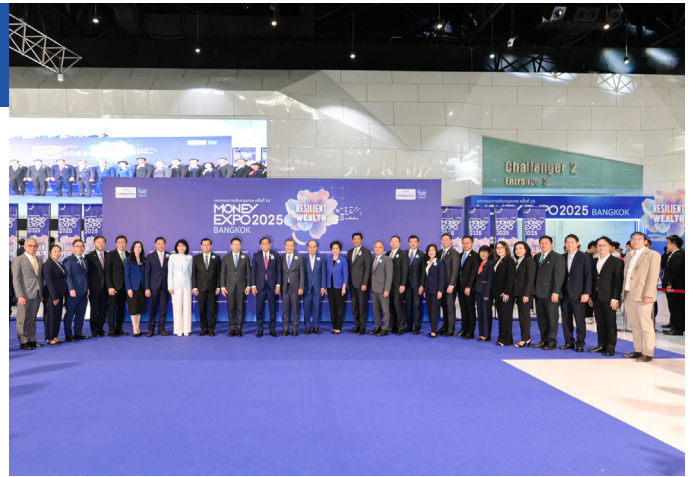
ร่วมสร้างระบบนิเวศยั่งยืน ผ่านโครงการปลูกป่าฟื้นฟูต้นน้ำน่าน

ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย เข้าร่วมกิจกรรมรณรงค์ความปลอดภัยในการเดินทางช่วงวันหยุดต่อเนื่อง พร้อมทั้งกิจกรรมปลูกป่าเพื่อฟื้นฟูต้นน้ำน่าน ประจำปี 2568 จัดโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ร่วมกับภาคอุตสาหกรรมประกันภัย ในโอกาสนี้ สมาคมฯ ได้มอบเงินสนับสนุนจำนวน 65,000 บาท ให้แก่โครงการ “ต้นไม้ของเรา” (Trees4All) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมปลูกป่าในครั้งนี้ เพื่อใช้ในการปลูกและอุปถัมภ์ต้นไม้จำนวน 500 ต้น โดยได้รับเกียรติจากนางวิไลวรรณ บุคสา รองผู้ว่าราชการจังหวัดน่าน และนายชูฉัตร ประมูลผล เลขาธิการ คปภ. ร่วมเป็นประธานในพิธีและมอบเงินสนับสนุนโครงการ เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2568 ณ ลานช่วงเมื่อน่าน อ.เมือง จ.น่าน



❖ ร่วมเปิดงาน MONEY EXPO 2025 BANGKOK

ดร.สมพร สืบถวิลกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมพิธีเปิดงานมหกรรมการเงินกรุงเทพ ครั้งที่ 25 MONEY EXPO 2025 BANGKOK ภายใต้แนวคิด “Resilient Wealth การสร้างความมั่งคั่งแบบยืดหยุ่น” พร้อมเยี่ยมชมบูธกิจกรรมของสมาคมฯ และผลิตภัณฑ์บริการต่าง ๆ ภายในงาน โดยมี นายพิชัย ชุนทวิชิต รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เป็นประธานในพิธี และ นายสันติ วิริยะรังสฤษฎ์ ประธานจัดงาน ถ่ายภาพร่วมกัน เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2568 ณ อาคารชาเลนเจอร์ 2-3 อิมแพ็ค เมืองทองธานี



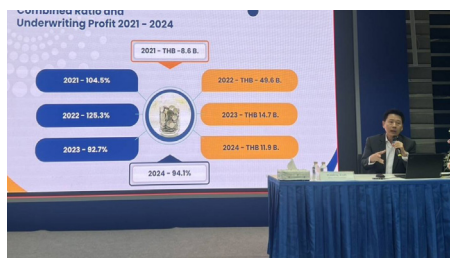
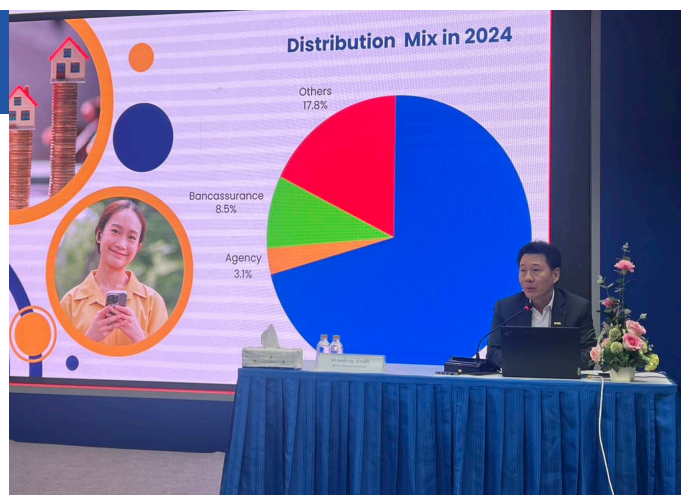
❖ ร่วมให้ความรู้ วิชาชีพมือภัยแผ่นดินไหว ด้วยการประกันภัย ในงาน Money Expo 2025 Bangkok

ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมให้ความรู้ในงาน Money Expo 2025 Bangkok กับหัวข้อ “ดูแลภัยแผ่นดินไหว ด้วยการประกันภัย” เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2568 ณ ห้องสัมมนา ชาเลนเจอร์ 2 อิมแพ็ค เมืองทองธานี



ร่วมถ่ายทอดองค์ความรู้และประสบการณ์ ในมุมมองของภาคธุรกิจประกันภัย

ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย ได้รับเกียรติจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ร่วมเป็นวิทยากรบรรยายในหัวข้อ “ภาพรวมของธุรกิจประกันภัยและหลักการประกันภัยที่สำคัญ” โดยการบรรยายครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมจากสำนักงาน คปภ. ภาค/จังหวัด ส่วนกลางของสายงานส่งเสริมและประกันภัยภูมิภาค โดยจัดขึ้นในรูปแบบผสมผสานทั้ง Onsite ณ สำนักงาน คปภ. และ Online ผ่านระบบ Microsoft Teams เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2568



ร่วมออกบูธกิจกรรมให้ข้อมูล ด้านการประกันวินาศภัยในงาน APLIC 2025

สมาคมประกันวินาศภัยไทย เข้าร่วมออกบูธกิจกรรมให้ข้อมูลด้านการประกันวินาศภัย และส่งเสริมความเข้าใจในบทบาทของภาคธุรกิจประกันภัยที่มีต่อสังคมและเศรษฐกิจ ในงาน Asia Pacific Life Insurance Congress (APLIC) ครั้งที่ 20 เวทีระดับนานาชาติที่มีผู้เข้าร่วมกว่า 5,000 คน ทั้งจากประเทศไทยและต่างประเทศ ภายใต้แนวคิด “Create Tomorrow, Today – สร้างพรุ่งนี้ จากวันนี้” ซึ่งจัดโดย สมาคมตัวแทนประกันชีวิตและที่ปรึกษาการเงิน (THAIFA) ในฐานะเจ้าภาพ เมื่อวันที่ 27-29 พฤษภาคม 2568 ณ Exhibition Hall 1-2 ชั้น G ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์



ร่วมแสดงความยินดี
กับประธานกรรมการหอการค้าไทย
และสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยคนใหม่

ดร.สมพร สืบถวิลกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย และ นายจิรพันธ์ อัคระธนกุล กรรมการ และกรรมการที่ปรึกษาคณะกรรมการ การบัญชี - การเงิน และการลงทุน ร่วมมอบดอกไม้แสดงความยินดีแก่ ดร.พจน์ อร่ามวัฒนานนท์ ในโอกาสเข้ารับตำแหน่งประธานกรรมการ หอการค้าไทย และสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย คนที่ 26 เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2568 ณ ห้องรอยัล จูบิลี่ บอลรูม ชั้น 1 อิมแพ็ค เมืองทองธานี



ร่วมแสดงความยินดี ครบรอบ 20 ปี
บริษัท ไอโออี กรุงเทพ ประกันภัย จำกัด (มหาชน)



นางสาวกัลยา จุกหอม รองผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกัน วินาศภัยไทย พร้อมด้วย นางสาววัลลิกา บุรณ์ทอง ผู้ช่วยผู้อำนวยการบริหาร ฝ่ายปฏิบัติการทั่วไปและสื่อสารองค์กร ร่วมมอบช่อดอกไม้แสดงความยินดี ในโอกาสครบรอบ 20 ปี แห่งการดำเนินธุรกิจของ บริษัท ไอโออี กรุงเทพ ประกันภัย จำกัด (มหาชน) วันที่ 6 มิถุนายน 2568 ณ โรงแรมนิโก้ กรุงเทพมหานคร

สมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมจุดประกายความรู้
ผ่านกิจกรรม Boot Camp ครูประกันภัย

สมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมจุดประกายความรู้ผ่านกิจกรรม Boot Camp ครูประกันภัย ในโครงการ “ยุวชนนักสื่อสารประกันภัยรุ่นใหม่ ปี 2568 (Insurefluencer The New GEN 2025)” พร้อมถ่ายทอดสาระ นานรู้เกี่ยวกับประกันภัยให้ครูและเยาวชน ได้เรียนรู้ สนุก และสร้างแรงบันดาลใจในบทบาทของนักสื่อสารประกันภัยรุ่นใหม่ ซึ่งมุ่งหวังสร้างพลัง ขับเคลื่อนอนาคตของวงการประกันภัยไทย ด้วยความรู้ ความเข้าใจ และการสื่อสารอย่างสร้างสรรค์ จัดขึ้น ณ สถานศึกษา 3 แห่ง ได้แก่ โรงเรียน ศีลาจารย์พัฒน์ เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2568 โรงเรียนเตรียมอุดมมถมน้อม เกล้ากุลนที เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2568 วิทยาลัยเทคโนโลยีวิบูลย์ บริหารธุรกิจ รามอินทรา เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2568



ร่วมถ่ายทอดมุมมองธุรกิจประกันวินาศภัย และการรับมือภัยแผ่นดินไหว

ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมบรรยายในหัวข้อ “ภาพรวมธุรกิจประกันวินาศภัยปี 2567 และผลกระทบจากแผ่นดินไหวต่อธุรกิจประกันวินาศภัย” ในงานสัมมนา ผู้ประเมินวินาศภัย ปี 2568 เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2568 ณ ห้องประชุมวิภาวดีบอลรูม C โรงแรมเซ็นทารา แกรนด์ แอท เซ็นทรัลพลาซ่า ลาดพร้าว กรุงเทพฯ



จัดอบรมและการสอบความรู้เกี่ยวกับการประกันวินาศภัย เพื่อขอรับใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย

สมาคมประกันวินาศภัยไทย จัดอบรมและสอบความรู้เกี่ยวกับการประกันวินาศภัย เพื่อขอรับใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย มีผู้เข้าร่วมอบรมทั้งสิ้น 58 คน จัดอบรม ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย เมื่อวันที่ 19-20 มิถุนายน 2568



❖ ร่วมบริจาคโลหิต สนับสนุนภารกิจแห่งการให้

ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมกิจกรรมบริจาคโลหิต ภายใต้โครงการ “รวมพลังประกันภัยให้โลหิต” ปีที่ 2 เพื่อเสริมสร้างคลังโลหิตสำรองให้เพียงพอ ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) และภาคอุตสาหกรรมประกันภัย เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2568 ณ สำนักงาน คปภ.



❖ สมาคมประกันวินาศภัยไทย จัดประชุมใหญ่วิสามัญ ครั้งที่ 1/2568

สมาคมประกันวินาศภัยไทย ได้จัดการประชุมใหญ่วิสามัญ ครั้งที่ 1/2568 โดยมีสมาชิกจากบริษัทประกันวินาศภัยเข้าร่วมประชุมอย่างพร้อมเพรียง เพื่อพิจารณาวาระสำคัญต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทยให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2568 ณ ห้องสัมมนา 501 สมาคมประกันวินาศภัยไทย





สมาคมประกันวินาศภัยไทย กับมาตรการเยียวยา เพื่อผู้ประสบภัยแผ่นดินไหว



โดย นางสาว รัญพร เรืองแก้ว

เจ้าหน้าที่อาวุโส ฝ่ายสื่อสารองค์กร สมาคมประกันวินาศภัยไทย

แผ่นดินไหวที่เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2568 ไม่ได้สร้างเพียงแรงสั่นสะเทือนให้พื้นดินไหวสะท้านเท่านั้น หากแต่ยังทำให้ตระหนักถึงพลังทำลายล้างของภัยธรรมชาติที่ไม่เลือกเวลาและสถานที่ ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบ้านเรือน อาคาร และทรัพย์สินนับไม่ถ้วน ทำให้ผู้คนจำนวนมากต้องเผชิญความสูญเสียทั้งทางกายภาพและจิตใจ รวมถึงยังทำให้เห็นว่า “ประกันภัย” ไม่ได้เป็นเพียง “เอกสารกรมธรรม์” ที่ผู้เอาประกันเก็บไว้ในลิ้นชักแล้วลืมไป หากแต่กลายเป็นกลไกสำคัญที่เข้ามาช่วยบรรเทาและเยียวยา สร้างความมั่นใจให้กับผู้ประสบภัยว่าจะไม่ต้องเผชิญความทุกข์ยากเพียงลำพังในยามวิกฤติ

เพราะทุกนาทีในยามวิกฤติมีค่าต่อชีวิตผู้ประสบภัย สมาคมประกันวินาศภัยไทย จึงได้ออกมาตรการหลายอย่างเพื่ออำนวยความสะดวกและการเร่งรัดกระบวนการประเมิน รวมถึงการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อให้เป็นไปอย่างรวดเร็วและครบถ้วนถูกต้อง โดยมุ่งเน้นการบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้เอาประกันภัยเป็นหลัก หนึ่งในมาตรการสำคัญคือการจัดทำฐานข้อมูลต่าง ๆ ที่ช่วยให้บริษัทประกันวินาศภัยสามารถตรวจสอบและพิจารณาข้อมูลการเอาประกันภัยได้ครบถ้วน โดยเฉพาะการจัดทำฐานข้อมูลอาคารชุด ซึ่งเป็นข้อมูลที่จำเป็นต่อการพิจารณาประกันภัยอาคารชุดในประเทศไทย เนื่องจากอาคารชุดส่วนใหญ่มักมีการทำประกันภัยทั้งในนามนิติบุคคลและเจ้าของห้องชุด การมีฐานข้อมูลกลางนี้ช่วยลดขั้นตอนที่ซ้ำซ้อนระหว่างบริษัทประกันภัย และเพื่อความสะดวกในการดำเนินงาน หากบริษัทที่รับประกันภัยนิติบุคคลใช้บริการผู้ประเมินวินาศภัยรายใด เจ้าของห้องชุดก็สามารถเลือกใช้ผู้ประเมินรายเดียวกันได้

และเนื่องจากอาคารชุดที่มีการเอาประกันภัยทั้งนิติบุคคล และห้องชุด ตามหลักการประกันภัย บริษัทที่รับประกันภัยจะต้องมีการเฉลี่ยความเสียหายตามสัดส่วนที่รับประกันภัยไว้ ดังนั้น เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยได้รับผลกระทบและเพื่อเป็นการเร่งบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้น บริษัทประกันวินาศภัยจึงได้มีการร่วมกันลงนามบันทึกข้อตกลงในการกำหนดแนวทางสำหรับการตรวจสอบและดำเนินการจ่ายค่าสินไหมทดแทน กรณีที่ผู้เอาประกันภัยมีกรรมธรรม์ประกันภัยที่คุ้มครองทรัพย์สินเดียวกันมากกว่า 1 ฉบับ

พร้อมกันนี้ ยังได้จัดทำข้อมูลการประเมินราคา พร้อมราคา ค่าซ่อมแซมทั่วไปของห้องชุดและอาคารที่อยู่อาศัย เพื่อใช้เป็นมาตรฐานกลางในการประเมินค่าสินไหมทดแทน ทำให้ผู้เอาประกันภัยมั่นใจได้ว่าจะได้รับเงินชดเชยที่สอดคล้องกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง

นอกจากนี้ อีกหนึ่งมาตรการที่มีความสำคัญคือ ความร่วมมือระหว่างสมาคมประกันวินาศภัยไทยและสมาคมธนาคารไทย ได้ร่วมกันกำหนดแนวทางช่วยเหลือลูกค้าสินเชื่ที่อยู่อาศัยที่ทำประกันภัยสำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์แผ่นดินไหว โดยเปิดทางให้บริษัทประกันภัยสามารถจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยตรงให้กับผู้เอาประกันภัย เพื่อนำไปซ่อมแซมที่อยู่อาศัยโดยทันที ซึ่งธนาคารหลายแห่งได้ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี และในบางกรณีอาจจะมีการตรวจสอบสิทธิและสถานะของลูกค้าสินเชื่เป็นรายกรณีที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนต่อไป แสดงให้เห็นว่าการประกันภัยมิได้เป็นเพียงธุรกิจ แต่ยังเป็นกลไกสำคัญที่พร้อมก้าวเข้ามาประคับประคองผู้คนในยามยาก และกลายเป็นสะพานเชื่อมจากความสิ้นหวังสู่การเริ่มต้นใหม่ได้อีกครั้ง

อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์แผ่นดินไหวครั้งนี้ ทำให้ภาคธุรกิจประกันวินาศภัยได้ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต จึงเริ่มวางแผนงานและการเตรียมความพร้อมอย่างเป็นระบบ เพื่อรองรับเหตุการณ์ภัยพิบัติที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ โดยคำนึงถึง ความเหมาะสมของอัตราเบี้ยประกันภัย และ ความสามารถในการรับความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย ซึ่งรวมถึงการจัดการความเสี่ยงผ่านการนำระบบประกันภัยต่อ (Reinsurance) มาใช้เพื่อกระจายความเสี่ยง และเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับภัยพิบัติขนาดใหญ่ในระยะยาวอีกด้วย



จัดกลุ่มโรงพยาบาลเครือข่ายประกันวินาศภัย ก้าวใหม่เพื่อระบบประกันสุขภาพ ที่เข้มแข็งและยั่งยืน



โดย นางสาวนอมมา รอดประชา

เจ้าหน้าที่อาวุโส ฝ่ายสื่อสารองค์กร สมาคมประกันวินาศภัยไทย

ในยุคที่ค่ารักษาพยาบาลพุ่งสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งจากความก้าวหน้าทางการแพทย์ และต้นทุนการดำเนินงานของโรงพยาบาล การบริหารจัดการต้นทุนด้านสุขภาพจึงกลายเป็นความท้าทายสำคัญของทั้งประชาชนและบริษัทประกันภัย สมาคมประกันวินาศภัยไทย จึงได้ลงมือศึกษาแนวทาง “การจัดกลุ่มโรงพยาบาลเครือข่ายประกันวินาศภัย” เพื่อสร้างระบบที่ตอบโจทย์ทั้งผู้เอาประกันและผู้ให้บริการ โดยผลการศึกษาและแนวทางดังกล่าวได้ถูกนำเสนอในงานแถลงข่าว “ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนธุรกิจประกันวินาศภัย สู่ความมั่นคงและยั่งยืน” เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2568 ณ ห้องสัมมนา 501 ชั้น 5 สมาคมประกันวินาศภัยไทย

โครงการดังกล่าวใช้การจัดกลุ่มโรงพยาบาลเครือข่ายประกันวินาศภัยซึ่งส่วนใหญ่เป็นโรงพยาบาลเอกชน โดยพิจารณาจัดกลุ่มโรงพยาบาลจากค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลออกเป็นหลายกลุ่ม ทั้งนี้ หลักการวิเคราะห์ยึดข้อมูลจริงจากการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนประกันภัยสุขภาพ ปี 2023 ซึ่งครอบคลุมถึง 51% ของการเรียกร้องทั้งหมดในฝั่งประกันวินาศภัย โดยข้อมูลที่น่าสนใจวิเคราะห์เป็นเฉพาะกรณีผู้ป่วยใน (IPD) ของ 15 โรค และ 9 หัตถการที่พบบ่อย และมีวิธีการรักษาที่ไม่ซับซ้อน ซึ่งคิดเป็นกว่า 70% ของค่ารักษาพยาบาลผู้ป่วยใน





แบ่งกลุ่มเอกชนตัวเลขที่บอกเล่าเรื่องราว

เมื่อวิเคราะห์และจัดกลุ่มโรงพยาบาลเอกชนออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ High, Medium และ Low ผลที่ได้พบว่า โรงพยาบาลกลุ่ม High มีค่ารักษาสูงกว่ากลุ่ม Medium ถึง 1.5 เท่า และกลุ่ม Medium ก็ยังสูงกว่ากลุ่ม Low ถึง 2.2 เท่า และหากลดเหลือเพียง 2 กลุ่ม คือ High และ Non High ก็ยังพบว่า โรงพยาบาลในกลุ่ม High มีค่ารักษาสูงกว่ากลุ่ม Non High อยู่ 1.51 เท่า ตัวเลขเหล่านี้ไม่ใช่เพียงสถิติ แต่เป็นภาพสะท้อนความแตกต่างของต้นทุนการรักษาที่ต้องนำมาพิจารณาอย่างจริงจัง

มองไปที่โรงพยาบาลรัฐช่องว่างที่ต้องจัดการ

เมื่อหันไปดูข้อมูลจากฝั่งโรงพยาบาลรัฐในสังกัดกระทรวงสาธารณสุข โดยใช้ฐานข้อมูลค่ารักษาพยาบาลจากโปรแกรม Thai DRG ของกรมบัญชีกลาง ซึ่งตัดค่าใช้จ่าย Administration Expense และเงินเดือนออก พบว่า ค่ารักษาพยาบาลของโรงพยาบาลเอกชนกลุ่ม Medium ยังสูงกว่าราคากรมบัญชีกลางเฉลี่ยถึง 6.1 เท่า ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดกลุ่มโรงพยาบาลเครือข่ายของบริษัทประกันวินาศภัยดังกล่าว คณะกรรมการประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ จึงได้ยื่นขอความเห็นชอบในรูปแบบของความคุ้มครองสำหรับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่กำหนด เพื่อให้บริษัทประกันภัยนำผลการศึกษการจัดกลุ่มโรงพยาบาลไปจัดทำอัตราเบี้ยประกันภัยให้เหมาะสมของแต่ละกลุ่มต่อไป



ประโยชน์ที่มากกว่าแค่การจัดกลุ่ม

การจัดกลุ่มโรงพยาบาลเครือข่ายประกันวินาศภัย ไม่ได้เป็นเพียงการ “ติดป้ายราคา” ให้แต่ละแห่ง แต่เป็นการเปิดโอกาสให้ ผู้เอาประกันภัย เลือกซื้อแผนประกันที่สอดคล้องกับรายได้และความต้องการของตนเอง ทำให้ประชาชนเข้าถึงระบบประกันสุขภาพเอกชนได้มากขึ้นสำหรับบริษัทประกันภัยนี้คือเครื่องมือสำคัญในการบริหารความเสี่ยงและควบคุมต้นทุน พร้อมสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์ที่ตอบโจทย์ความต้องการที่หลากหลายของผู้บริโภค และในภาพรวมยังช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายด้านสุขภาพของประเทศ เสริมรากฐานความยั่งยืนให้ระบบประกันสุขภาพโดยรวม อาจเรียกได้ว่าการจัดกลุ่มโรงพยาบาลเครือข่ายนี้ไม่ใช่แค่การศึกษาในเชิงข้อมูลและตัวเลข แต่ยังเป็นหมากสำคัญบนกระดาน ที่จะกำหนดทิศทางการเข้าถึงการรักษาพยาบาลของประชาชนในอนาคต

การบอกเลิกกรมธรรม์

โดยนายหน้า: ขอบเขตกฎหมาย และการคุ้มครองผู้เอาประกันภัย



โดย นางสาวณวมานย์ รอดประชา

เจ้าหน้าที่อาวุโส ฝ่ายสื่อสารองค์กร สมาคมประกันวินาศภัยไทย

เมื่อไม่นานมานี้ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) โดยนายชูฉัตร ประมูลผล เลขาธิการ คปภ. ได้มีการออกประกาศแจ้งเตือนต่อกรณีที่ตรวจพบพฤติกรรมของนายหน้าประกันวินาศภัยบางราย ซึ่งได้จัดให้มีข้อตกลงลักษณะการให้สินเชื่อแก่ผู้เอาประกันภัย โดยเปิดโอกาสให้ผู้เอาประกันภัยผ่อนชำระค่าเบี้ยประกันภัยเป็นรายงวดกับนายหน้าแทนการชำระเต็มจำนวน ทั้งยังมีการกำหนดเงื่อนไขในสัญญาให้ผู้เอาประกันภัย “มอบอำนาจล่วงหน้า” แก่นายหน้า เพื่อใช้สิทธิบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยและรับเงินค่าเบี้ยประกันภัยที่เหลือคืนจากบริษัทประกันภัยในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยผิดนัดชำระหนี้ ซึ่งทางคปภ. ได้วินิจฉัยว่าเงื่อนไขดังกล่าว ไม่ชอบด้วยกฎหมาย เนื่องจาก

1. เป็นการแทรกแซงสิทธิของผู้เอาประกันภัยในการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งกฎหมายกำหนดให้เป็นสิทธิที่ผู้เอาประกันภัยต้องใช้ด้วยตนเองอย่างชัดแจ้ง
2. มีลักษณะเข้าข่ายเป็น ข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม ตามกฎหมายว่าด้วยสัญญา และอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัยโดยไม่สมควร
3. ถือเป็นพฤติกรรมที่ก่อให้เกิด ความขัดกันแห่งผลประโยชน์ (Conflict of Interest) ของนายหน้าประกันภัย ซึ่งตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยถือเป็นความผิดร้ายแรง มีโทษสูงสุดถึงขั้นเพิกถอนใบอนุญาต

ในบริบทปัจจุบัน แม้ผู้เอาประกันภัยจำนวนไม่น้อยจะมีความจำเป็นต้องอาศัยสินเชื่อจากนายหน้าเพื่อบรรเทาภาระทางการเงินภายใต้หลักการ “Cash Before Cover” แต่สัญญาภัยก็ต้องถูกแยกออกจากสัญญาประกันภัยโดยเด็ดขาด การที่นายหน้าใช้อำนาจบอกเลิกกรมธรรม์ตามสัญญาภัย โดยมิได้รับความยินยอมใหม่จากผู้เอาประกันภัยในภายหลัง ไม่ถือว่าเป็นการดำเนินการที่ชอบด้วยกฎหมาย และอาจถูกตีความว่าเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม ทั้งยังมีความเสี่ยงต่อการถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจนายหน้า



เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม แนวทางที่ คปภ. ย้ำไว้อย่างชัดเจนคือ หากผู้เอาประกันภัยผิดนัดชำระหนี้จริง การดำเนินการยกเลิกกรมธรรม์และขอคืนเบี้ยเพื่อนำมาหักกลบนี้อาจทำได้ก็ต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยให้ความยินยอมอย่างชัดแจ้งในภายหลัง โดยอาจอยู่ในรูปเอกสาร หนังสือมอบอำนาจ ข้อความอิเล็กทรอนิกส์ หรือไฟล์เสียงที่สามารถใช้เป็นหลักฐานได้

อย่างไรก็ตาม สัญญาคุ้มครองบางฉบับกลับกำหนดเงื่อนไขให้ผู้เอาประกันภัย “มอบอำนาจล่วงหน้า” ให้นายหน้าสามารถบอกเลิกกรมธรรม์และรับเงินค่าเบี้ยประกันภัยตามสัดส่วนที่เหลืออยู่ หากไม่สามารถผ่อนชำระได้ตามกำหนด เงื่อนไขเช่นนี้อาจทำให้ผู้เอาประกันภัยสูญเสียสิทธิไปโดยไม่รู้เท่าทันถึงผลกระทบที่แท้จริง

เพื่อป้องกันปัญหาในลักษณะดังกล่าว สมาคมนายหน้าประกันภัยสมาคมประกันวินาศภัย และสำนักงาน คปภ. จึงได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสม โดยมีข้อย้ำชัดเจนว่า สัญญาประกันภัยระหว่างผู้เอาประกันภัยกับบริษัทประกันภัย ต้องแยกออกจากสัญญาคุ้มครองระหว่างผู้เอาประกันภัยกับนายหน้าอย่างเด็ดขาด การที่นายหน้าใช้อำนาจบอกเลิกกรมธรรม์ตามสัญญาคุ้มครอง โดยไม่ได้รับความยินยอมใหม่จากผู้เอาประกันภัย จึงไม่ถือว่าเป็นการดำเนินการที่ถูกต้องตามกฎหมาย อีกทั้งยังอาจเข้าข่ายเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม และเสี่ยงต่อการขัดกันแห่งผลประโยชน์ ซึ่งอาจนำไปสู่การเพิกถอนใบอนุญาตของนายหน้าได้ ตามที่มีการแถลงในงาน “ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนธุรกิจประกันวินาศภัย สู่มั่นคงและยั่งยืน” เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2568 ณ ห้องสัมมนา 501 ชั้น 5 สมาคมประกันวินาศภัยไทย”

ทั้งนี้ หากผู้เอาประกันภัยผิดนัดชำระหนี้จริง การให้นายหน้าดำเนินการยกเลิกกรมธรรม์และขอคืนค่าเบี้ยประกันภัยเพื่อหักกลบนี้อาจทำได้ก็ต่อเมื่อมีความยินยอมที่ชัดแจ้งจากผู้เอาประกันภัยในภายหลัง โดยอาจแสดงออกผ่านเอกสาร หนังสือมอบอำนาจ ข้อความอิเล็กทรอนิกส์ หรือไฟล์เสียงที่สามารถใช้เป็นหลักฐานยืนยันได้

แนวทางดังกล่าวมีเป้าหมายเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้เอาประกันภัยอย่างรอบด้าน ช่วยให้ได้รับความคุ้มครองตามเงื่อนไขกรมธรรม์อย่างต่อเนื่อง และลดความเสี่ยงจากข้อพิพาทหรือคำร้องเรียนที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ที่สำคัญยังเป็นการสร้างความโปร่งใสและความเป็นธรรมในระบบการประกันภัย ซึ่งถือเป็นประโยชน์ร่วมกันของทั้งผู้เอาประกันภัย บริษัทประกัน และบริษัทนายหน้า

กล่าวโดยสรุป การบอกเลิกกรมธรรม์โดยนายหน้าแทนผู้เอาประกันภัยในลักษณะ “มอบอำนาจล่วงหน้า” ถือว่าไม่ชอบด้วยกฎหมายและอาจนำไปสู่บทลงโทษทางธุรกิจและทางกฎหมายอย่างร้ายแรง การยืนยันหลักการให้ผู้เอาประกันภัยต้องใช้สิทธิบอกเลิกด้วยตนเองหรือให้ความยินยอมใหม่อย่างชัดแจ้งในภายหลัง จึงเป็นแนวทางสำคัญที่ไม่เพียงช่วยคุ้มครองสิทธิของผู้เอาประกันภัย แต่ยังช่วยเสริมสร้างเสถียรภาพมาตรฐาน และความยั่งยืนให้กับตลาดประกันภัยโดยรวม





Overutilization

ในระบบสวัสดิการสุขภาพองค์กร



โดย ดร.สิริพร อินทุวงศ์

ที่ปรึกษาธุรกิจ บริษัท บลูเวนเจอร์ ทีพีโอ จำกัด

Overutilization ในระบบสวัสดิการสุขภาพองค์กร

Overutilization หรือการใช้สิทธิประโยชน์ด้านสุขภาพเกินความจำเป็น กล่าวคือ เมื่อพนักงานได้รับความคุ้มครองค่ารักษาพยาบาลอย่างเต็มที่ (เช่น มีประกันภัย หรือสวัสดิการที่ครอบคลุมทั้งหมด) ก็มักจะขาดความตระหนักในต้นทุนที่แท้จริง ส่งผลให้มีแนวโน้มของการใช้บริการทางการแพทย์เกินกว่าความจำเป็นจริงตามที่กล่าว ส่งผลกระทบสำคัญต่อองค์กร เพราะค่าใช้จ่ายด้านสุขภาพของพนักงานพุ่งสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้องค์กรต้องเผชิญกับความท้าทายในการควบคุมงบประมาณสวัสดิการสุขภาพให้ยั่งยืน รายงานวิจัยชี้ว่าโดยเฉลี่ยถึง 30% ของรายจ่ายด้านสุขภาพทั้งหมดอาจเป็นค่าใช้จ่ายที่สูงเกินไปหรือไม่จำเป็น (Waste) ซึ่งรวมถึงบริการหรือการรักษาที่มากเกินไปเกินความจำเป็น (Overtreatment) นั่นหมายความว่าหากองค์กรสามารถลด Overutilization ลงได้ก็จะมีโอกาสประหยัดงบประมาณสวัสดิการสุขภาพได้อย่างมีนัยสำคัญ บทความนี้จะวิเคราะห์สาเหตุและผลกระทบของ Overutilization ต่อองค์กร พร้อมทั้งหยิบยกประสบการณ์ขององค์กรต่างประเทศและไทย ตลอดจนอธิบายถึงบทบาทของ Third-Party Administrator (TPA) หรือผู้บริหารจัดการบุคคลที่สาม ในการช่วยองค์กรควบคุมการใช้บริการสุขภาพและเพิ่มความโปร่งใส

สาเหตุและผลกระทบของ Overutilization ต่อองค์กร

สาเหตุของ Overutilization มีที่มาจากหลายปัจจัยด้วยกัน ได้แก่ (1) พฤติกรรมเชิงศีลธรรม (Moral hazard) ของผู้รับสิทธิ (เมื่อพนักงานรู้ว่าค่าใช้จ่ายรักษาพยาบาลได้รับการดูแลโดยบริษัทหรือประกันภัย พวกเขาอาจตัดสินใจใช้บริการมากขึ้นหรือเลือกวิธีการรักษาที่แพงกว่า เพราะไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเอง) การศึกษาเชิงปริมาณพบว่าผู้ป่วยที่มีประกันภัยรองรับค่าใช้จ่ายมีแนวโน้มเลือกวิธีการรักษาที่ราคาแพงกว่าผู้ป่วยที่ไม่มีประกันภัย เช่น เลือกการรักษาด้วยการผ่าตัดหรือยาตัวใหม่ที่มีราคาแพงแทนการรักษาวิธีพื้นฐาน (2) แรงจูงใจของผู้ให้บริการ (Supplier-induced demand) ในระบบค่าบริการตามปริมาณ (Fee-for-service) สถานพยาบาลอาจมีแรงจูงใจให้บริการหรือสั่งการตรวจที่ไม่จำเป็น เนื่องจากยิ่งให้บริการมากก็ยิ่งได้รับค่าตอบแทนมาก โดยค่าใช้จ่ายส่วนนี้ถูกส่งต่อให้ผู้จ่ายเงินคือองค์กรหรือบริษัทประกันภัย ปัจจุบันนี้ทำให้เกิดการรักษาเกินความจำเป็น (Overtreatment) เช่น สั่งยา วินิจฉัย หรือแอดมิทผู้ป่วยโดยไม่จำเป็น ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ Overutilization เช่นกัน (3) การออกแบบแผนสวัสดิการที่ขาดแรงจูงใจในการประหยัด สวัสดิการที่ไม่กำหนดให้พนักงานร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายบางส่วน (ไม่มี Copayment หรือ Deductible) ย่อมเอื้อต่อการใช้สิทธิอย่างเต็มที่โดยไม่คำนึงถึงความจำเป็น เพราะพนักงานไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเอง ทำให้ขาดการ “คิดก่อนใช้” สิทธิ ดังนั้น แผนสวัสดิการที่ไม่มีมาตรการคัดกรองการเคลมหรือไม่มีส่วนร่วมจ่ายจึงมีความเสี่ยงที่จะเกิด Overutilization สูงกว่าปกติ



Overutilization หากเกิดขึ้นอย่างกว้างขวาง

องค์กรจะเผชิญกับต้นทุนค่ารักษาพยาบาลพนักงานที่พุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว เกิดแรงกดดันต้องงบประมาณบริษัทและอาจกระทบกำไรสุทธิขององค์กร CFO อาจจำเป็นต้องกันงบประมาณเพิ่มเติมทุกปีให้ครอบคลุมค่าใช้จ่ายสุขภาพที่เพิ่มขึ้น (โดยเฉพาะเมื่ออัตราเงินเฟ้อทางการแพทย์สูงถึงปีละ 11–14% ตามข้อมูลประเทศไทย) หากปล่อยให้สถานการณ์นี้ดำเนินต่อไปโดยไม่มีการจัดการ องค์กรอาจต้องเผชิญการปรับขึ้นเบี้ยประกันสุขภาพกลุ่มหรือค่าเบี้ยสวัสดิการอย่างมากในอนาคต ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อทั้งนายจ้างและลูกจ้าง (บริษัทมีต้นทุนสูงขึ้นและพนักงานอาจต้องร่วมจ่ายเพิ่มขึ้นหรือได้รับสิทธิประโยชน์ลดลง) นอกจากนี้แล้ว Overutilization จะกระทบต่อการบริหารสวัสดิการพนักงานอย่างชัดเจน HR ต้องแบกรับภาระในการประสานงานเคลมที่มีจำนวนมากขึ้น (รวมถึงเคลมที่ไม่จำเป็น) เพิ่มภาระงานธุรการและโอกาสผิดพลาดในการตรวจสอบเคลม นอกจากนี้ HR ยังต้องเผชิญความท้าทายในการรักษาสมดุลระหว่าง “การดูแลพนักงานให้ได้รับสวัสดิการที่ดี” กับ “การควบคุมต้นทุนองค์กร” หากค่าใช้จ่ายสูงเกินไป HR อาจถูกกดดันให้ลดสิทธิประโยชน์หรือต่อรองแผนประกันใหม่ที่ครอบคลุมน้อยลง ซึ่งจะกระทบขวัญและกำลังใจของพนักงาน (Employee morale) และ Employee Value Proposition ขององค์กรในการดึงดูดรักษาคนเก่ง นอกจากนี้ การใช้สิทธิแบบไม่สมเหตุสมผลยังอาจสะท้อนถึง วัฒนธรรมการดูแลสุขภาพในองค์กรที่ไม่ยั่งยืน คือ พนักงานเคยชินกับการใช้บริการเมื่อป่วยเล็กน้อยแทนที่จะดูแลป้องกันตนเอง ซึ่งส่งผลทางอ้อมต่อสุขภาพของบุคลากรในระยะยาว (ขาดการส่งเสริมสุขภาพป้องกันโรค) และอาจกระทบผลผลิตการทำงาน (Productivity) หากพนักงานลาหรือพักรักษาตัวบ่อย

ค่าใช้จ่ายสุขภาพที่เพิ่มสูงเกินควบคุมจาก Overutilization

จะบั่นทอนความสามารถในการแข่งขันขององค์กรในระยะยาว เงินที่ต้องใช้จ่ายกับค่ารักษาพยาบาลที่ไม่จำเป็นถือเป็นต้นทุนค่าเสียโอกาสที่องค์กรไม่สามารถนำไปลงทุนด้านอื่น เช่น การฝึกอบรมพนักงาน หรือพัฒนาธุรกิจ นอกจากนี้ หากสวัสดิการสุขภาพของบริษัทไม่มีความยั่งยืน องค์กรอาจต้องปรับลดสวัสดิการในอนาคต ซึ่งจะกระทบความพึงพอใจและความผูกพันของพนักงาน (Employee satisfaction & engagement) ทำให้ภาพลักษณ์นายจ้างแย่ลง ในทางกลับกัน องค์กรที่สามารถควบคุม Overutilization ได้จะรักษาระดับต้นทุนให้อยู่ในเกณฑ์ยอมรับได้ ช่วยให้แผนสวัสดิการสุขภาพคงอยู่ได้ระยะยาว พนักงานได้รับการดูแลอย่างเหมาะสมโดยไม่ถูกจำกัดสิทธิ จึงเกิดผลดีทั้งต่อสุขภาพองค์กร (Organizational health) และสุขภาพกายใจของพนักงาน



กรณีศึกษา:

การจัดการ Overutilization จากประสบการณ์องค์กรต่างประเทศและ ประเทศไทย

กรณีศึกษาขององค์กรต่างประเทศ บริษัท Quest Diagnostics ในสหรัฐอเมริกา (พนักงานประมาณ 60,000 คน)

ได้นำกลยุทธ์เชิงรุกมาจัดการปัญหาค่าใช้จ่ายสุขภาพพนักงานที่สูงเกินเป้าหมาย ซึ่งส่วนหนึ่งมาจากการใช้บริการเกินความจำเป็น Quest ทำงานร่วมกับบริษัทประกันสุขภาพ (ในฐานะพันธมิตรผู้บริหารแผน) และดำเนินมาตรการต่าง ๆ เช่น การให้แพทย์ผู้บริหารเข้ามามีบทบาทในการทบทวนการใช้บริการ, โปรแกรมดูแลสุขภาพเฉพาะโรค, และปรับการออกแบบแผนสวัสดิการโดยเพิ่มแรงจูงใจด้านคุณภาพแทนปริมาณผลลัพธ์ที่ได้คือ อัตราการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายสุขภาพต่อปีลดลงอย่างต่อเนื่อง จากที่เคยเพิ่มขึ้น 5.7% ระหว่างปี 2014-2015 ลดเหลือ -1.0% ในปี 2016-2017 (กล่าวคือค่าใช้จ่ายลดลงสุทธิ) อีกทั้งความคุ้มครองของแผนประกันภัยไม่ได้ลดลงและพนักงานไม่ได้รับภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ในปี 2017 การวิเคราะห์โดยหน่วยงานอิสระพบว่าแผนสุขภาพของ Quest มีประสิทธิภาพด้านต้นทุนดีกว่าเกณฑ์เฉลี่ยของบริษัทขนาดใกล้เคียงกันถึง 11% กรณีนี้แสดงให้เห็นว่าองค์กรขนาดใหญ่สามารถลด Overutilization และควบคุมค่าใช้จ่ายได้ผ่านความร่วมมือกับผู้ให้บริการสุขภาพ และการปรับแผนสวัสดิการเชิงกลยุทธ์โดยใช้ข้อมูลเชิงลึก (Data-driven) รวมถึงการเน้นดูแลสุขภาพเชิงป้องกันมากขึ้น



กรณีศึกษาองค์กรในประเทศไทย ในประเทศไทย ปัญหาการใช้ประกันสุขภาพอย่างฟุ่มเฟือยเริ่มเป็นที่ตระหนักกันมากยิ่งขึ้น สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ร่วมกับสมาคมประกันชีวิตไทย ได้ออกแนวปฏิบัติ “มาตรฐานใหม่ของประกันสุขภาพ” ซึ่งหนึ่งในมาตรการสำคัญคือการนำระบบ Copayment (การร่วมจ่าย) มาใช้กับกรมธรรม์สุขภาพใหม่ ๆ โดยเฉพาะกรณีที่พบว่าผู้เอาประกันมีประวัติเคลมค่ารักษาสูงและถี่ผิดปกติ เช่น เคลมค่ารักษาโรคทั่วไปเล็กน้อยบ่อยครั้งเกินควร หรือเข้ารับการรักษาแบบผู้ป่วยใน (IPD) โดยไม่จำเป็นทางการแพทย์ มาตรการ Copayment นี้กำหนดว่า หากปีใดผู้เอาประกันเคลมเกินเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในปีต่ออายุกรมธรรม์ถัดไปจะต้องร่วมจ่ายค่ารักษาส่วนหนึ่ง (เช่น 20-30%) จากค่ารักษาพยาบาลของตนเอง แนวคิด “ใช้มาก จ่ายมาก ใช้น้อย จ่ายน้อย” นี้มีเป้าหมายเพื่อ สร้างความเป็นธรรมและกระตุ้นความรับผิดชอบ ของผู้เอาประกันภัยในการใช้บริการสุขภาพ ป้องกัน Overutilization ในระบบประกันสุขภาพเอกชน และรักษาเสถียรภาพของระบบไม่ให้ค่ารักษาพยาบาลพุ่งสูงจนต้องขึ้นเบี้ยประกันภัยอย่างรุนแรง สำหรับภาคองค์กร แนวคิดเดียวกันนี้ถูกนำมาประยุกต์ใช้ในการออกแบบสวัสดิการสุขภาพรูปแบบใหม่ ๆ เช่น การเพิ่ม ส่วนร่วมจ่าย (Co-pay) หรือ ค่าความรับผิดชอบส่วนแรก (Deductible) ในแผนสวัสดิการพนักงาน เพื่อให้พนักงานมีสติในการใช้บริการและลดการเคลมที่ไม่จำเป็น



นอกจากนี้ องค์กรไทยบางแห่งเริ่มหันมาใช้ โมเดลบริหารสวัสดิการแบบ Self-insured โดยที่นายจ้างรับความเสี่ยงค่ารักษาพยาบาลเองแทนการจ่ายเบี้ยให้บริษัทประกันภัย แล้วจ้างบริษัทผู้เชี่ยวชาญภายนอกอย่าง TPA มาช่วยจัดการระบบสวัสดิการนี้ เมื่อเดือนพฤษภาคม 2565 ที่ผ่านมา บริษัท BlueVenture TPA ซึ่งเป็นผู้ให้บริการ TPA รายใหญ่ในไทย ได้จัดสัมมนาวิชาการเพื่อแสดงแนวทางการบริหารสวัสดิการสุขภาพพนักงานอย่างยั่งยืนภายใต้ภาวะที่ “ค่ารักษาพยาบาลเติบโตกว่า GDP” หนึ่งในข้อเสนอแนะหลักจากสัมมนาคือการที่องค์กรควรใช้ “ข้อมูลจริง” ที่มีอยู่ในระบบสวัสดิการของตนมาเป็นฐานในการตัดสินใจปรับปรุงแผน เพื่อแก้ปัญหาค่าใช้จ่ายที่พุ่งสูงและการใช้สิทธิเกินจำเป็นอย่างตรงจุด ผู้บริหารจากองค์กรชั้นนำของไทยได้แบ่งปันประสบการณ์ตรงว่า การวิเคราะห์ฐานข้อมูลเคลมย้อนหลังสามารถชี้ให้เห็นพฤติกรรมการใช้สิทธิของพนักงาน กลุ่มโรคที่พบบ่อย ตลอดจนแนวโน้มความเสี่ยงด้านสุขภาพในองค์กร ซึ่งข้อมูลเหล่านี้มีประโยชน์อย่างยิ่งในการระบุจุดไหนมีการใช้เกินความจำเป็น

หรือค่าใช้จ่ายส่วนใดเติบโตผิดปกติ เช่น หากพบพนักงานกลุ่มหนึ่งเคลมค่ารักษาโรคทั่วไปบ่อยผิดปกติ องค์กรอาจพิจารณาเพิ่มมาตรการอนุมัติล่วงหน้าหรือปรับสิทธิให้เหมาะสมขึ้น หรือหากพบแนวโน้มการเคลมค่ารักษาโรคเรื้อรังเพิ่มสูง องค์กรอาจลงทุนในโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพ ป้องกันโรคมามากขึ้น เป็นต้น ทุกฝ่ายเห็นพ้องกันว่ากระบวนการ “ออกแบบแผนสวัสดิการบนฐานข้อมูล (Data-driven benefits design)” คือกุญแจสำคัญที่ช่วยให้องค์กรเข้าใจต้นทุนที่แท้จริงและปรับแผนให้ตอบโจทย์ความต้องการของพนักงานอย่างแท้จริง โดยสามารถสร้างสมดุลระหว่างประสิทธิภาพด้านต้นทุนกับประสบการณ์ที่ดีของพนักงาน (Employee experience) ได้อย่างยั่งยืน ทั้งนี้ การมีพันธมิตรที่เชี่ยวชาญข้อมูลเชิงลึกอย่าง TPA และที่ปรึกษาคณิตศาสตร์ประกันภัย ก็ถูกเน้นย้ำว่าเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ช่วยเสริมศักยภาพให้องค์กรสามารถออกแบบกลยุทธ์สวัสดิการระยะยาวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บทบาทของ TPA ในการควบคุม การใช้บริการและเพิ่มความโปร่งใส

TPA คือองค์กรหรือบริษัทภายนอกที่เข้ามารับหน้าที่บริหารจัดการแผนสวัสดิการหรือประกันสุขภาพให้แก่นายจ้างหรือผู้ประกอบการ ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบและจ่ายเคลมค่ารักษาพยาบาล การบริหารสิทธิประโยชน์ และการรายงานข้อมูลการใช้บริการ เป็นต้น ในบริบทของการแก้ปัญหา Overutilization นั้น TPA มีบทบาทสำคัญในการช่วยองค์กรควบคุมการใช้บริการสุขภาพให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและสร้างความโปร่งใสในระบบ ตัวอย่างเช่น

การอนุมัติล่วงหน้าและการทบทวนความเหมาะสมของบริการ (Preauthorization and utilization review) TPA จะช่วยองค์กรในการกำหนด “เกณฑ์อนุมัติการรักษาล่วงหน้า” สำหรับบริการที่มีความเสี่ยงใช้เงินจำเป็นหรือมีค่าใช้จ่ายสูง เช่น การผ่าตัดใหญ่ การตรวจ MRI เป็นต้น ซึ่งแพทย์หรือโรงพยาบาลต้องได้รับอนุมัติจาก TPA ก่อนถึงจะดำเนินการได้ วิธีนี้ทำให้มั่นใจได้ว่า บริการที่พนักงานได้รับมีความจำเป็นตามข้อบ่งชี้ทางการแพทย์ และหลีกเลี่ยงการรักษาเกินความจำเป็นตามมาตรฐานวิชาชีพ แนวทางนี้สอดคล้องกับนิยามของ UM โดย National Committee for Quality Assurance (NCQA) ที่ว่า “การบริหารการใช้บริการ (UM) ช่วยให้ผู้ป่วยได้รับการรักษาที่เหมาะสม โดยไม่ใช้ทรัพยากรเกินความจำเป็น และองค์กรที่ทำการตัดสินใจนี้จะต้องยึดหลักเวชปฏิบัติที่มีหลักฐานยืนยัน (Evidence-based)” กล่าวอีกนัยหนึ่ง TPA ทำหน้าที่คล้าย “ด่านหน้า” ในการ ถ่วงการเคลมและคำร้องขอบริการว่าอยู่ในขอบเขตที่สมเหตุสมผลหรือไม่ การทบทวนความเหมาะสมนี้ยังรวมถึง การบริหารเคสรายกรณีพิเศษ (Case management) ที่ TPA จะเข้ามาดูแลประสานงานกรณีผู้ป่วยที่มีค่าใช้จ่ายสูง หรือป่วยเรื้อรังเป็นพิเศษ เพื่อให้การรักษาเป็นไปตามแนวทางที่มีประสิทธิภาพและค่าใช้จ่ายคุ้มค่าที่สุด ลดความซ้ำซ้อนหรือขั้นตอนการรักษาที่ไม่จำเป็น นอกจากนี้แล้ว TPA ชั้นนำยังมีบริการช่วยจัดให้มีทีมแพทย์หรือพยาบาลบริหารเคสที่ช่วย “ประคองและควบคุม” ค่าใช้จ่ายสูงเหล่านี้เพื่อลดเหตุการณ์ที่ต้องรักษาในโรงพยาบาล หรือห้องฉุกเฉินโดยไม่จำเป็นอีกด้วย



การวิเคราะห์ข้อมูลการใช้สิทธิและรายงานเชิงลึก (Data analytics & reporting) TPA จะรวบรวมข้อมูลการเคลมและการใช้บริการสุขภาพของพนักงานทั้งหมดไว้อย่างเป็นระบบ และจัดทำรายงานวิเคราะห์อย่างละเอียดให้แก่องค์กร ซึ่งรายงานนี้จะชี้ให้เห็นแนวโน้มการใช้สิทธิ ประเภทบริการที่มีการใช้มาก และปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนหลักของแผนสุขภาพในแต่ละปี เช่น อาจพบว่าค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่เป็นการรักษาผู้ป่วยนอก (OPD) ที่เพิ่มขึ้น X% หรือพบการเคลมค่ายาที่เพิ่มสูงขึ้นผิดปกติ ข้อมูลเชิงลึกเหล่านี้ทำให้องค์กรมองเห็นปัญหา Overutilization ในมุมที่เป็นรูปธรรมและโปร่งใสมากขึ้นว่ามีต้นเหตุจากอะไร กลุ่มพนักงานใด หรือประเภทบริการใด การที่ TPA จัดทำรายงานและวิเคราะห์เชิงข้อมูลได้แบบทันที (Real time) ยังช่วยให้องค์กรสามารถตรวจจับพฤติกรรมการใช้สิทธิที่ผิดปกติได้ทันทีที่ เช่น หากมีพนักงานบางคนเคลมค่ารักษาบ่อยกว่าปกติมาก หรือมีสถานพยาบาลที่เรียกเก็บค่าใช้จ่ายสูงกว่ามาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ ความโปร่งใสด้านข้อมูลนี้เอื้อให้เกิดการแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็วและนำไปสู่การเจรจากับผู้ให้บริการหรือพนักงานได้ตรงจุด นอกจากนี้ยังใช้เป็นฐานในการออกแบบสิทธิประโยชน์ใหม่ที่ตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของพนักงานแต่ละกลุ่ม (เช่น เพิ่มความคุ้มครองโรคร้ายแรงให้กลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง ขณะเดียวกันลดความคุ้มครองบริการที่แทบไม่มีการใช้ เป็นต้น)

การตรวจจับการเคลมซ้ำซ้อนและป้องกันทุจริต (Duplicate claims & fraud detection) TPA มีระบบตรวจสอบความถูกต้องของเคลมที่มีประสิทธิภาพ สามารถตรวจจับการเรียกร้องค่ารักษาที่ซ้ำซ้อนหรือไม่ถูกต้องได้ ตัวอย่างเช่น กรณีสถานพยาบาลหรือผู้ให้บริการส่งเคลมซ้ำสองครั้งในรายการรักษาเดียวกัน (Duplicate billing) หรือการที่ผู้ป่วยใช้สิทธิประกันภัยหลายตัวซ้อนกันเพื่อเบิกค่าใช้จ่ายเดียวกันสองครั้ง ระบบของ TPA จะสามารถตรวจจับและดำเนินมาตรการที่เหมาะสมกับกรณีที่เกิดขึ้นได้ทันที่ นอกจากนี้ TPA ชื่นนำมีการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยตรวจจับสัญญาณการทุจริต การเรียกร้องเท็จ หรือกรณีผิดปกติอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งรวมถึงการใช้ปัญญาประดิษฐ์ (Artificial intelligence) หรืออัลกอริทึมตรวจหาแพทเทิร์นการเคลมที่น่าสงสัย การคัดกรองเคลม 100% เพื่อค้นหาสัญญาณผิดปกติสามารถช่วยผู้จ่ายลดการสูญเสียจากเคลมที่ไม่ถูกต้องได้อย่างมาก การลด “fraud, waste, and abuse (FWA)” เหล่านี้ นับเป็นการอุดรูรั่วของค่าใช้จ่าย ช่วยประหยัดเงินให้องค์กรได้เป็นจำนวนมากในแต่ละปี



การบริหารเครือข่ายและสร้างแรงจูงใจเชิงบวก TPA มักมีบทบาทในการบริหารเครือข่ายสถานพยาบาล (Provider network) ร่วมกับนายจ้างหรือองค์กร เช่น การเจรจาต่อรองอัตราค่าบริการพยาบาลราคาพิเศษกับโรงพยาบาลในเครือข่าย เพื่อให้อัตราค่าบริการอยู่ในเกณฑ์เหมาะสม ลดแรงจูงใจที่สถานพยาบาลจะคิดค่าใช้จ่ายสูงเกินจริง (เป็นการป้องกัน Overutilization เชิงราคา) นอกจากนี้ TPA ยังช่วยออกแบบสิทธิประโยชน์ร่วมกับ HR เช่น การกำหนดให้มีโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพและการป้องกันโรค (Wellness program) หรือ โปรแกรมบริหารโรคเรื้อรัง (Disease management) ที่ให้ความรู้และติดตามผู้ป่วยโรคเรื้อรังอย่างใกล้ชิด เพื่อลดโอกาสเกิดโรคแทรกซ้อนหรือภาวะฉุกเฉินที่ต้องมีการเคลมค่ารักษาสูง มาตรการเชิงป้องกันเหล่านี้เป็นการลด Overutilization ทางอ้อมโดยมุ่งหวังให้พนักงานมีสุขภาพดีขึ้นและต้องใช้บริการรักษาพยาบาลลดลง ยิ่งไปกว่านั้น TPA หลายแห่งยังมีบริการนำทางการแพทย์ (Care navigation) และสายด่วนปรึกษาสุขภาพ ที่ช่วยให้พนักงานได้รับคำแนะนำเกี่ยวกับอาการเจ็บป่วยและทางเลือกการรักษาที่เหมาะสมโดยไม่จำเป็นต้องไปโรงพยาบาลทุกครั้ง ตัวอย่างเช่น แนะนำให้ไปคลินิกเฉพาะทางหรือใช้บริการ Telemedicine แทนการเข้า ER เมื่ออาการไม่ฉุกเฉิน ซึ่งทั้งหมดนี้ช่วยลดการใช้บริการในระดับที่ไม่จำเป็นลงได้

จากบทบาทต่าง ๆ ข้างต้น จะเห็นได้ว่า TPA ทำหน้าที่เสมือน “ผู้คิด” และ “ผู้จัดการ” ขององค์กรในเรื่องสวัสดิการสุขภาพ ช่วยเพิ่มความโปร่งใสด้วยข้อมูลและรายงานที่ชัดเจน และช่วยควบคุมการใช้บริการ ผ่านมาตรการเชิงรุกต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการอนุมัติล่วงหน้า การวิเคราะห์ข้อมูลหรือการป้องกันการเคลมซ้ำซ้อน TPA ที่มีประสิทธิภาพมักจะมีชุดกลยุทธ์ Cost containment ที่ครบวงจร ซึ่งเมื่อผสานเข้ากับนโยบายขององค์กรแล้วจะสามารถลด Overutilization และลดค่าใช้จ่ายโดยรวมลงได้ในขณะที่ยังรักษาคุณภาพการดูแลพนักงานให้อยู่ในระดับสูง

สรุปและข้อเสนอแนะ

Overutilization ในระบบสวัสดิการสุขภาพองค์กรเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อด้าน ตั้งแต่ต้นทุนทางการเงินของบริษัท ไปจนถึงคุณภาพชีวิตและพฤติกรรม การใช้บริการสุขภาพของพนักงาน การแก้ไขปัญหาจำเป็นต้องอาศัยกลยุทธ์แบบองค์รวม ทั้งการปรับแนวคิดพนักงาน (ผ่านมาตรการอย่าง Copayment เพื่อให้ “คิดก่อนใช้”) การปรับเปลี่ยนการออกแบบแผนสวัสดิการให้สมดุลระหว่างความคุ้มค่าและความครอบคลุม ตลอดจนการใช้ “ข้อมูลจริง” มาวิเคราะห์เพื่อเจาะลึกปัญหาและแก้ไขได้อย่างตรงจุด ในการนี้การใช้บริการ Third-Party Administrator (TPA) ถือเป็นทางเลือกที่มีประสิทธิภาพ สำหรับองค์กรที่ต้องการความเชี่ยวชาญและเครื่องมือเฉพาะทางมาช่วยควบคุม Overutilization TPA ที่มีความสามารถจะช่วยยกระดับทั้งด้าน การควบคุมค่าใช้จ่าย และ ความโปร่งใส ของข้อมูลไปพร้อมกัน โดยองค์กรยังคงรักษาคุณภาพการดูแลพนักงานไว้ได้ ความสำเร็จอยู่ที่การเลือก TPA ที่เหมาะสมและการร่วมมือทำงานกันอย่างใกล้ชิด ระหว่าง HR, CFO และ TPA เพื่อออกแบบและแนวทางการกำหนดใช้นโยบายต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ

ในระยะยาว การบริหารสวัสดิการสุขภาพแบบยั่งยืนจะต้องมุ่งไปที่การส่งเสริมสุขภาพและป้องกันโรค ควบคู่กับการควบคุมการใช้ทรัพยากร เมื่อองค์กรใช้ TPA เป็นผู้ช่วยกลยุทธ์ก็ไม่ต้องมองเพียงบทบาทในการ “จับผิดหรือลดค่าใช้จ่าย” เท่านั้น แต่ควรมองถึงบทบาทในการ “ยกระดับคุณภาพชีวิตของพนักงาน” ด้วย หากองค์กรมี ข้อมูลที่ถูกต้อง ใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม และร่วมทำงานกับ TPA ที่เข้าใจบริบทจริง ก็สามารถควบคุมต้นทุนสุขภาพได้อย่างมีประสิทธิภาพ และยกระดับคุณภาพชีวิตของ พนักงานได้อย่างแท้จริงไปพร้อมกัน การลงทุนในระบบที่ลด Overutilization ได้สำเร็จ ไม่เพียงช่วยประหยัดงบประมาณ หากยังจะสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่พนักงานเห็นคุณค่า และใช้ทรัพยากรสุขภาพอย่างรู้คุณค่า นำไปสู่องค์กรสุขภาพดี (Healthy organization) ที่มีทั้งประสิทธิภาพทางธุรกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของบุคลากรอย่างยั่งยืน



แหล่งข้อมูลอ้างอิง

1. Highmark. (2022). Cutting fraud, waste, and abuse to lower health care costs. Highmark.
2. Leeatam, S. (2023). Copayment Q&A – เหตุผลที่ต้องมีมาตรการ Copayment ในประกันสุขภาพ. Bangkok Life Assurance.
3. Goldberg, S. E., et al. (2019). Self-insured employer health benefits strategy established a negative cost trend while improving performance. Pop Health Manag, 22(6), 547-554.
4. BlueVenture TPA. (2025, May 30). ค่ารักษาพยาบาลพุ่งสูง GDP! องค์กรจะบริหารสวัสดิการสุขภาพพนักงานอย่างไรให้ “คุ้มค่าและยั่งยืน”? PRNewsPlus.
5. Evergreen Benefits Group. (2024, July 9). Selecting the right TPA: A guide for self-funded health plans.
6. Mirra Health Care. (2025, March 25). 4 benefits of leveraging third-party administrators in healthcare. Mirra Health Care.
7. HealthLeaders Media. (2024, July 26). The many faces of UM: A little history. HealthLeaders Media.



ร้านอาหารอุ่นใจ เมื่อประกันภัยกลายเป็นส่วน หนึ่งของความอร่อย



โดย นางสาวกรรณกาญจน์ ยิ่งยง
นายกัฏฐิธิ์ปัญญา

บริษัท ไทยอินชัวร์นส์ รีเสิร์ช แอนด์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด

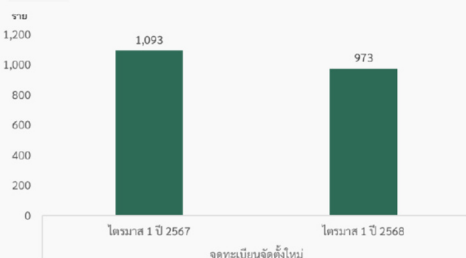
สถานการณ์การลงทุน เทรนด์ร้านอาหาร และเครื่องดื่มในประเทศ

ในปี 2568 ผู้ประกอบการทั้งรายใหญ่และเล็ก (บุคคล) รวมถึงผู้ประกอบการรายใหม่ ยังให้ความสนใจเข้ามาลงทุนอย่างต่อเนื่อง ร้านอาหารเอเชียโดยเฉพาะอาหารญี่ปุ่น ตลาดพรีเมียมยังเป็นตลาดที่ผู้ประกอบการให้ความสนใจ

จากข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ระบุว่า ในช่วง 3 เดือนแรกของปี 2568 ธุรกิจร้านอาหารและเครื่องดื่มมีการจดทะเบียนจัดตั้งกิจการใหม่ 973 ราย แม้จะลดลง 11.0% (YoY) แต่ธุรกิจร้านอาหารและเครื่องดื่มเป็นธุรกิจที่มีการเปิดใหม่มากติดอันดับ 1 ใน 5 ของกิจการที่มีการจดทะเบียนจัดตั้งกิจการใหม่ในทุกปี (รูปที่ 1) โดยในปี 2568 คาดว่าร้านอาหารและเครื่องดื่มทั่วประเทศจะมีจำนวนกว่า 6.9 แสนร้าน (ซึ่งยังไม่นับรวมร้านอาหารและเครื่องดื่มประเภทอื่นๆ อาทิ ร้านข้างทางที่เป็นรถเข็นไม่มีหน้าร้าน หรือที่ดังถาวร ร้านฟู้ดทรัค และร้านรูปแบบ Ghost Kitchen ซึ่งมีเป็นจำนวนมาก)

ไตรมาส 1 ปี 2568 การจดทะเบียนจัดตั้งใหม่กิจการร้านอาหารลดลง 11% (YoY)

จำนวนร้านอาหารจดทะเบียนจัดตั้งใหม่ในไตรมาส 1 ปี 2568



ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า ข้อมูลจดทะเบียน

รูปที่ 1 จำนวนร้านอาหารจดทะเบียนจัดตั้งใหม่

ธุรกิจร้านอาหารในไทยปี 68 ยังโตต่อ เป็นธุรกิจขนาดเล็กกว่า 97% เมืองท่องเที่ยวหลัก ฮิตเปิดใหม่มากที่สุด

กระทรวงพาณิชย์ เปิดเผยว่า ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 ไทยมีนิติบุคคลดำเนินธุรกิจร้านอาหารอยู่ 24,555 ราย ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดเล็ก 97.44% (23,926 ราย) โดยมีการจัดตั้งในรูปแบบบริษัทจำกัดมากที่สุด 89.10% (21,879 ราย) ห้างหุ้นส่วนสามัญ/ห้างหุ้นส่วนจำกัด 10.86% (2,667 ราย) และบริษัทมหาชนจำกัด 0.04% (9 ราย)

โดยจังหวัดที่มีการประกอบธุรกิจร้านอาหาร 5 อันดับแรกอยู่ในพื้นที่หัวเมืองใหญ่และเมืองท่องเที่ยวหลัก ได้แก่ กรุงเทพฯ 9,710 ราย (39.54%), ชลบุรี 2,693 ราย (10.97%), ภูเก็ต 1,936 ราย (7.88%), เชียงใหม่ 1,504 ราย (6.13%) และสุราษฎร์ธานี 1,411 ราย (5.75%) ตามลำดับ โดยในไตรมาสแรก (มกราคม - มีนาคม) ปี 2568 มีการจดทะเบียนจัดตั้งธุรกิจร้านอาหารใหม่ 973 ราย ส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดท่องเที่ยวและหัวเมืองใหญ่ ได้แก่ กรุงเทพฯ 339 ราย (34.84%), ชลบุรี 119 ราย (12.23%), เชียงใหม่ 77 ราย (7.91%), ภูเก็ต 62 ราย (6.37%) และสุราษฎร์ธานี 43 ราย (4.42%)

ขณะที่รายได้รวมและผลประกอบการของธุรกิจ ปี 2565 รายได้รวม 244,577.43 ล้านบาท (เพิ่มขึ้น 65,180.30 ล้านบาท หรือ 36.33%) ผลประกอบการกำไร 3,386.72 ล้านบาท (เพิ่มขึ้น 13,050.56 ล้านบาท หรือ 135.05%) ปี 2566 รายได้รวม 314,054.92 ล้านบาท (เพิ่มขึ้น 69,477.49 ล้านบาท หรือ 28.41%) ผลประกอบการกำไร 9,559.01 ล้านบาท (เพิ่มขึ้น 6,172.30 ล้านบาท หรือ 182.25%) สำหรับปี 2567 ยังอยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูลการส่งงบการเงินของนิติบุคคล

ขอนแก่น: เมืองยุทธศาสตร์และศูนย์กลางอาหาร

การเลือกจังหวัดขอนแก่นเป็นพื้นที่นำร่อง สะท้อนถึงศักยภาพทางเศรษฐกิจที่โดดเด่นของจังหวัดนี้ ขอนแก่นได้รับการยอมรับว่าเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) และเป็นศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ด้วยอัตราการเติบโตที่ชัดเจนของธุรกิจโรงแรมและร้านอาหาร นอกจากนี้ยังเป็น “จุดหมายปลายทางด้านอาหารระดับสากล” (Gastronomic Destination) โดยมีจำนวนร้านอาหารมากกว่า 7,000 แห่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่มากที่สุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และมีร้านอาหารที่ได้รับการบรรจุในคู่มือมิชลินถึง 25 แห่ง สะท้อนถึงคุณภาพและมาตรฐานของวงการอาหารในท้องถิ่น





โครงการ “ร้านอาหารอุ่นใจ มีประกันภัยคุ้มครอง” ต้นแบบ การขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วย “Embedded Insurance” ในจังหวัดขอนแก่น

เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2568 สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (สำนักงาน คปภ.) ได้ริเริ่มโครงการนำร่อง “ร้านอาหารอุ่นใจ มีประกันภัยคุ้มครอง” ณ จังหวัดขอนแก่น โดยร่วมมือกับสมาคมประกันวินาศภัยไทย และหอการค้าจังหวัดขอนแก่น โครงการนี้มุ่งเน้นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการร้านอาหารบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพผ่านระบบประกันภัย เพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจและสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้บริโภค โดยมี นายชูฉัตร ประมูลผล เลขาธิการ คปภ. เป็นผู้มอบป้ายตราสัญลักษณ์ให้แก่อำเภอเมืองขอนแก่น

“Embedded Insurance” หรือ “การประกันภัยแบบฝังตัว”: นวัตกรรมเพื่อความปลอดภัยของลูกค้า

โครงการนี้มุ่งหวังให้เป็นต้นแบบของการขยายแนวคิด “Embedded Insurance” หรือ “การประกันภัยแบบฝังตัว” ซึ่งเป็นการผสมผสานบริการประกันภัยเข้ากับสินค้าและบริการที่ผู้บริโภคใช้ในชีวิตประจำวันอย่างกลมกลืน โดยเฉพาะในธุรกิจร้านอาหาร ผู้ประกอบการจะเป็นผู้ทำประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Public Liabilities) เพื่อคุ้มครองผู้ใช้บริการโดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม แนวคิดนี้ไม่เพียงช่วยยกระดับมาตรฐานธุรกิจและสร้างมูลค่าเพิ่มด้านความปลอดภัยให้แก่ลูกค้า แต่ยังช่วยสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับการประกันภัยในวงกว้างอีกด้วย “Embedded Insurance” ทำให้การเข้าถึงประกันภัยเป็นเรื่องง่ายและสะดวกสบายยิ่งขึ้นสำหรับผู้บริโภค โดยความคุ้มครองจะถูกนำเสนอในจุดที่จำเป็นที่สุดของการเดินทางซื้อสินค้าหรือบริการ ช่วยลดภาระในการค้นคว้าและซื้อประกันภัยแยกต่างหาก ส่งผลให้ลูกค้าสามารถตัดสินใจได้อย่างมั่นใจมากขึ้น ด้วยความคุ้มครองที่ปรับให้เหมาะสมในราคาที่แข่งขันได้



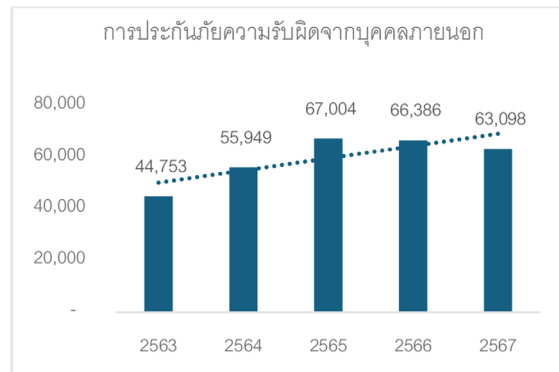
ประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Public Liabilities): หัวใจสำคัญของการคุ้มครองในร้านอาหาร

ประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก เป็นสิ่งสำคัญสำหรับธุรกิจร้านอาหาร เนื่องจากให้ความคุ้มครองทางการเงินแก่ผู้ประกอบการในกรณีที่บุคคลภายนอกได้รับบาดเจ็บหรือทรัพย์สินเสียหายอันเนื่องมาจากการดำเนินงานของธุรกิจ ซึ่งอาจรวมถึงกรณีนี้ :

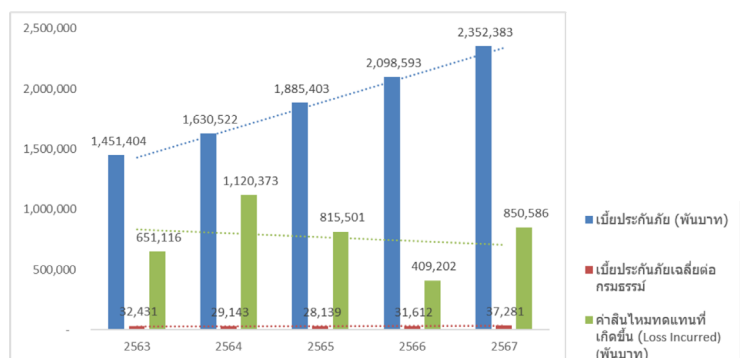
- ลูกค้าได้รับบาดเจ็บภายในร้านอาหาร เนื่องจากสภาพที่ไม่ปลอดภัย
- ลูกค้าเกิดอาการอาหารเป็นพิษ
- ทรัพย์สินของบุคคลภายนอกเสียหายจากการดำเนินธุรกิจ เช่น พนักงานทำทรัพย์สินลูกค้าเสียหายประกันภัยประเภทนี้จะช่วยครอบคลุมค่าใช้จ่ายทางการแพทย์ ค่าฟื้นฟูสภาพ และค่าสินไหมทดแทน รวมถึงค่าใช้จ่ายทางกฎหมายในการต่อสู้คดีหากจำเป็น นับเป็นการคุ้มครองที่สำคัญที่ช่วยลดความเสี่ยงและภาระทางการเงินของธุรกิจ

ขณะที่จำนวนกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ปี 2564 จำนวนกรมธรรม์ 55,949 กรมธรรม์ (เพิ่มขึ้น 25.02%) ปี 2565 จำนวนกรมธรรม์ 67,004 กรมธรรม์ (เพิ่มขึ้น 19.75%) ปี 2566 จำนวนกรมธรรม์ 66,386 กรมธรรม์ (ลดลง 0.92%) และปี 2567 จำนวนกรมธรรม์ 63,098 กรมธรรม์ (ลดลง 4.95%)

ขณะที่จำนวนกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ปี 2564 จำนวนกรมธรรม์ 55,949 กรมธรรม์ (เพิ่มขึ้น 25.02%) ปี 2565 จำนวนกรมธรรม์ 67,004 กรมธรรม์ (เพิ่มขึ้น 19.75%) ปี 2566 จำนวนกรมธรรม์ 66,386 กรมธรรม์ (ลดลง 0.92%) และปี 2567 จำนวนกรมธรรม์ 63,098 กรมธรรม์ (ลดลง 4.95%)



รูปที่ 2 จำนวนกรมธรรม์ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก



รูปที่ 3 เบี้ยประกันภัย เบี้ยเฉลี่ยต่อกรมธรรม์ และค่าสินไหมทดแทนของกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก

จากข้อมูลที่ปรากฏ เบี้ยประกันภัยรวมของธุรกิจประกันวินาศภัย ได้แสดงถึงการเติบโตอย่างมีนัยสำคัญจาก 1,451,404 พันบาทในปี 2563 เพิ่มขึ้นเป็น 2,352,383 พันบาท ในปี 2567 ซึ่งเป็นการเติบโตอย่างต่อเนื่องถึง 5 ปีติดต่อกัน บ่งชี้ถึงความเชื่อมั่นที่เพิ่มขึ้นของผู้ประกอบการและประชาชน ในการใช้เครื่องมือประกันภัยเพื่อบริหารจัดการความเสี่ยง นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาในส่วนของเบี้ยประกันภัยเฉลี่ยต่อกรรมธรรม์ ก็พบว่าการเปลี่ยนแปลงที่น่าสนใจเช่นกัน โดยเบี้ยเฉลี่ยฯ เคยลดลงเล็กน้อยจาก 32,431 บาทในปี 2563 มาอยู่ที่ 28,139 บาทในปี 2565 ก่อนที่จะปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน เป็น 31,612 บาทในปี 2566 และพุ่งสูงขึ้นไปถึง 37,281 บาท ในปี 2567 การเพิ่มขึ้นของเบี้ยประกันภัยเฉลี่ยต่อกรรมธรรม์นี้อาจสะท้อนได้ถึง การซื้อความคุ้มครองที่ครอบคลุมมากขึ้น หรือการปรับเบี้ยประกันภัยตามความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงการให้ความสำคัญกับกรรมธรรม์ที่มีมูลค่าความคุ้มครองสูงขึ้น



ความสำเร็จเบื้องต้นและการขยายผลโครงการ

โครงการ “ร้านอาหารอุ่นใจ มีประกันภัยคุ้มครอง” ได้จัดกิจกรรม Business Matching กับบริษัทประกันภัยชั้นนำ อาทิ บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน), บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน) ซึ่งได้รับการตอบรับเป็นอย่างดีจากผู้ประกอบการร้านอาหารในพื้นที่ โดยมีผู้เข้าร่วมโครงการนาร่องกว่า 30 แห่ง ครอบคลุมธุรกิจหลากหลายประเภท ไม่ว่าจะเป็นร้านอาหารทั่วไป ร้านกาแฟ ร้านไวน์บาร์ ร้านอาหารแฟรนไชส์ ไปจนถึงร้านอาหาร Fine Dining ร้านค้าเหล่านี้ได้ทำประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ซึ่งให้ความคุ้มครองลูกค้าที่ใช้บริการรวมกันมากกว่า 1 ล้านคนต่อปี สำนักงาน คปภ. เชื่อมั่นว่าโครงการนี้จะเป็นก้าวสำคัญในการขยายการเข้าถึงประกันภัยในทุกมิติ และส่งเสริมให้ภาคธุรกิจมีการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ ควบคู่กับการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน โดยมีแผนจะขยายผลโครงการนี้ไปยังจังหวัดเป้าหมายอื่น ๆ ทั่วประเทศในอนาคต ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ ภูเก็ต ชลบุรี และกรุงเทพมหานคร

โครงการ “ร้านอาหารอุ่นใจ มีประกันภัยคุ้มครอง” เป็นตัวอย่างที่ชัดเจนถึงบทบาทสำคัญของประกันวินาศภัย (Non-Life Insurance) ในการสร้างความมั่นคงและยั่งยืนให้กับภาคธุรกิจ

ประกันวินาศภัย คือ รูปแบบของการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองเกี่ยวกับทรัพย์สิน ความเสียหาย และความสูญเสียที่เกิดจากเหตุการณ์ไม่คาดฝัน ซึ่งแตกต่างจากประกันชีวิตที่เน้นการคุ้มครองชีวิตและสุขภาพ ประกันวินาศภัยมุ่งเน้นที่การชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสิ่งที่ไม่ใช่ชีวิต โดยความเสียหายนั้นสามารถประเมินมูลค่าหรือกำหนดเป็นวงเงินได้ นอกเหนือจากประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกแล้ว ประกันวินาศภัยยังครอบคลุมความคุ้มครองหลากหลายประเภทที่สำคัญต่อธุรกิจและครัวเรือน เช่น

- **ประกันอัคคีภัย:** คุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สินจากเหตุไฟไหม้ ไฟฟ้าหรือภัยอื่น ๆ ที่ระบุในกรมธรรม์
- **ประกันภัยรถยนต์:** คุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์และบุคคลภายนอกจากการใช้รถยนต์
- **ประกันภัยโจรกรรม:** คุ้มครองความเสียหายหรือการสูญหายของทรัพย์สินจากการถูกลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์
- **ประกันภัยทรัพย์สิน:** คุ้มครองทรัพย์สินจากความเสียหายและสูญเสียจากภัยธรรมชาติ หรืออุบัติเหตุที่ไม่คาดฝัน
- **ประกันภัยทางทะเลและขนส่ง:** คุ้มครองความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าในระหว่างการขนส่ง
- **ประกันภัยเบ็ดเตล็ด:** ครอบคลุมประกันภัยที่ไม่จัดอยู่ในประเภทหลัก เช่น ประกันภัยความรับผิดจากผลิตภัณฑ์ (Product Liability), ประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก (Business Interruption) เป็นต้น

การมีประกันวินาศภัยที่เหมาะสมช่วยให้ธุรกิจสามารถถ่ายโอนความเสี่ยงไปยังบริษัทประกันภัยได้ เมื่อเกิดวินาศภัยขึ้น ธุรกิจก็จะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง เพื่อให้สามารถกลับคืนสู่สถานภาพเดิมก่อนเกิดความเสียหายได้รวดเร็วขึ้น ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในการดำเนินธุรกิจในโลกที่มีความผันผวนสูงในปัจจุบัน



แหล่งข้อมูลอ้างอิง

1. สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย.
2. กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์.
3. ศูนย์วิจัยกสิกรไทย.
4. Insurance Bureau System.

การประกันภัยทางการเกษตร กุญแจสู่ความมั่นคงทางอาหารโลก



โดย นายชยกฤต ตรีหัตถ์

หัวหน้ากลุ่ม ส่วนงานโครงการพิเศษและงานต่างประเทศ ฝ่ายวิชาการทั่วไป

เวทีการประกันภัยทางการเกษตรระดับโลก ณ เกาหลีใต้ “2025 NH Agriculture & Reinsurance Forum”

การประกันภัยทางการเกษตรถือเป็นกลไกสำคัญในการเสริมสร้างความมั่นคงทางอาหารของโลก โดยเฉพาะในยุคที่โลกเผชิญกับความไม่แน่นอนจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยธรรมชาติที่รุนแรงขึ้น และความผันผวนของตลาดสินค้าเกษตร เวทีการประชุมระดับโลก “2025 NH Agriculture & Reinsurance Forum” ณ เมืองคยองจู สาธารณรัฐเกาหลี ซึ่งจัดขึ้นระหว่างวันที่ 20–23 พฤษภาคม 2568 จึงเป็นเวทีที่สะท้อนให้เห็นถึงความร่วมมือระหว่างประเทศในการขับเคลื่อนระบบประกันภัยทางการเกษตรให้เป็นเครื่องมือหลักของการบริหารความเสี่ยงเชิงโครงสร้างในภาคเกษตรกรรม การประชุมครั้งนี้จัดโดย NongHyup Property & Casualty Insurance (NH P&C) บริษัทในเครือของ NongHyup Group กลุ่มการเงินการธนาคารด้านการเกษตรอันดับหนึ่งของ สาธารณรัฐเกาหลี ซึ่งเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการคุ้มครองความเสี่ยงของเกษตรกรภายในประเทศและเชื่อมโยงกับพันธมิตรในระดับสากล ผู้แทนจากหลายทวีป ทั้งเอเชีย ยุโรป อเมริกา และแอฟริกา กว่า 100 ท่าน ได้เข้าร่วมแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ และแนวโน้มการพัฒนาระบบประกันภัยทางการเกษตรในมิติที่ลึกซึ้งยิ่งขึ้น

สมาคมประกันวินาศภัยไทยในฐานะผู้บริหารโครงการประกันภัยทางการเกษตรของประเทศไทย ได้มีโอกาสเข้าร่วมเวทีดังกล่าว เพื่อเรียนรู้และแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับหน่วยงานประกันภัยต่อชั้นนำของโลก ซึ่งสะท้อนถึงบทบาทของไทยในฐานะประเทศเกษตรกรรมที่กำลังพัฒนาระบบประกันภัยภาคเกษตรให้เข้มแข็งและยั่งยืนมากขึ้น



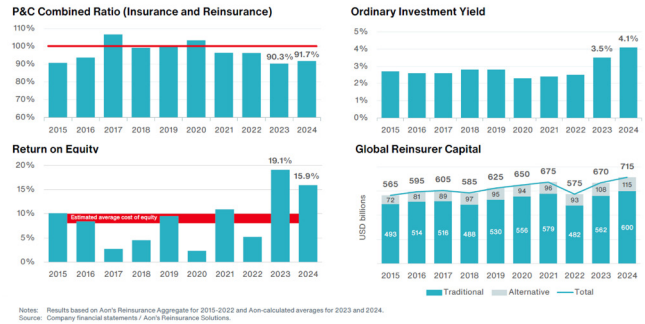
ในงานได้รับเกียรติจาก ผู้อำนวยการกระทรวงเกษตร อาหาร และกิจการชนบทแห่งสาธารณรัฐเกาหลี มาเป็นประธานในพิธี โดยได้กล่าวว่า “เราทุกคนต่างเผชิญกับความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติที่ไม่อาจคาดการณ์ได้ แต่สิ่งที่เราควบคุมได้คือ การสร้างระบบที่มั่นคง ยั่งยืน เพื่อรองรับผลกระทบของเรา” สะท้อนถึงความมุ่งมั่นของรัฐบาล เกาหลีในการผลักดันระบบประกันภัยทางเกษตรให้เป็นรากฐานของ ความมั่นคงทางอาหารอย่างเป็นระบบ ซึ่งการประชุมครั้งนี้ไม่ใช่เพียง การนำเสนอข้อมูลเชิงเทคนิค แต่เป็นการสร้างเวทีแลกเปลี่ยนมุมมองใน ระดับโลกว่าด้วยอนาคตของภาคเกษตรและการบริหารความเสี่ยง ผสาน ทั้งมิติวิชาการมิติธุรกิจ และมิติทางสังคมอย่างยั่งยืน

หนึ่งการนำเสนอที่ได้รับความสนใจอย่างยิ่งคือการบรรยายของ Dr. Wen Chen ผู้อำนวยการด้านการประกันภัยทางเกษตรภูมิภาค เอเชียแปซิฟิก จาก Aon Singapore ผู้เชี่ยวชาญระดับแนวหน้า ด้านการประกันภัยทางเกษตร ได้นำเสนอหัวข้อ Global Agriculture Market Update ที่อัดแน่นไปด้วยข้อมูลสถิติและการวิเคราะห์เชิงลึก ว่าด้วยสภาวะตลาดการประกันภัยทางเกษตรโลกตลอดช่วง ปี 2022–2024

สาระสำคัญจากการนำเสนอของ Dr. Wen Chen ได้สะท้อนให้เห็นว่า อุตสาหกรรมประกันภัยและประกันภัยต่อด้านการเกษตรทั่วโลก ยังคงมีความแข็งแกร่งในเชิงผลการดำเนินงาน โดยอัตราส่วนรวม (Combined Ratio) อยู่ที่เพียง 90.3% ในปี 2023 และ 91.7% ในปี 2024 ถือเป็นตัวเลขที่สะท้อนการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ ขณะเดียวกันผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น (ROE) อยู่ที่ 19.1% ในปี 2023 และ 15.9% ในปี 2024 แสดงให้เห็นว่าการลงทุนด้านการประกันภัย ในภาคเกษตรยังคงเป็นพื้นที่ที่สร้างผลตอบแทนได้ดีแม้เผชิญกับวิกฤติ ภูมิอากาศ โดยยังได้เน้นว่าปัจจุบันเบี้ยประกันภัยทางเกษตรทั่วโลก มีมูลค่ากว่า 51,800 ล้านดอลลาร์ โดยเอเชียครองสัดส่วนสูงสุดถึง 50% ของตลาด สะท้อนว่าเอเชียกำลังเป็นศูนย์กลางใหม่ของการขับเคลื่อน ระบบประกันภัยทางเกษตร ผลผลิตจากการปลูก ข้าว ข้าวโพด และ ถั่วเหลือง ยังคงเป็นสินค้าหลักที่ได้รับความคุ้มครองในหลายประเทศ ขณะที่ความเสี่ยงในภาคการเกษตรยังคงต่ำเมื่อเทียบกับการประกันภัย ทรัพย์สิน นี่จึงเป็นโอกาสของบริษัทประกันและบริษัทรับประกันภัยต่อ ในการกระจายความเสี่ยงและสร้างสมดุลในการรับประกันภัยของธุรกิจตน

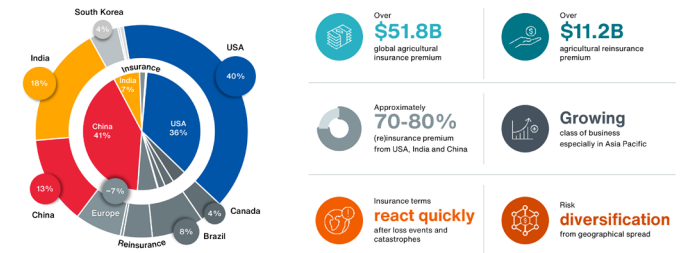
ในด้านผลการดำเนินงานของประเทศต่างๆ Dr. Wen ได้นำเสนอกรณีศึกษาหลากหลายที่สะท้อนถึงบทเรียนสำคัญจากหลายภูมิภาค อาทิเช่น สหรัฐอเมริกา ที่แม้ราคาสินค้าเกษตรตกต่ำในช่วงต้นปี 2024 แต่ระบบประกันภัยผลผลิตและประกันรายได้ยังช่วยประคองความมั่นคง แก่เกษตรกรด้วย Loss Ratio เฉลี่ย 85% ขณะที่ บราซิล หลังเผชิญภัยแล้ง ยาวนานก็กลับมาฟื้นตัวด้วยผลผลิตที่ดีกว่าคาดในปีเดียวกัน ทำให้ Loss Ratio อยู่ที่เพียง 55–60% เช่นเดียวกับ สาธารณรัฐประชาชนจีน ที่แม้จะมีได้ฝนสร้างความเสียหายในบางพื้นที่ แต่ภาพรวมยังอยู่ในเกณฑ์ที่ดี ด้วย Loss Ratio 75–80% ส่วน อิตาลี ที่เคยเผชิญถูกเห็บทำลาย โรงงุ่นสำหรับทำไวน์ในปี 2023 ก็กลับมามีสภาพอากาศเอื้ออำนวย ในปีถัดมา

Global Reinsurers: Two Years of Strong Results (But the Southern California wildfires will pressure 2025)



Agricultural insurance is important globally

Asia makes up 35-50% of global agricultural (re)insurance premium



The main risks of agricultural insurance are less correlated with property insurance. In recent years, the support from international markets has been increasing worldwide.

Source: Aon's data and market information.





ที่น่าสนใจเป็นพิเศษคือกรณีศึกษาของ **สาธารณรัฐประชาชนจีน** ในด้านการประกันภัยป่าไม้ ซึ่งมีเบี้ยประกันสูงถึง 5,300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยกว่า 84% เป็นพื้นที่ป่าไม้ที่ไม่ใช่เชิงพาณิชย์ (พื้นที่สาธารณะ) สะท้อนให้เห็นความเอาใจจริงเอาใจของรัฐบาลกลางของจีนเป็นอย่างมาก ความสำเร็จของจีนอยู่ที่การนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้เต็มรูปแบบ โดยมีดาวเทียมแบบ Geostationary หรือดาวเทียมวงโคจรค้างฟ้าที่จะตรึงอยู่ตำแหน่งเดิมควบคู่ไปกับการหมุนของโลก จำนวน 2 ดวง และแบบ Polar Orbit ที่โคจรผ่านขั้วโลกเหนือและขั้วโลกใต้ ทำให้สามารถสังเกตการณ์พื้นผิวโลกได้ทั่วทั้งดวงในทุกๆ รอบการโคจรอีกจำนวน 10 ดวง ไปจนถึงการใช้โดรน กว่า 500 ลำในการเฝ้าระวังไฟป่า ตลอดจนระบบดิจิทัลแบบครบวงจรที่ทำให้การประเมินความเสียหายทำได้อย่างทันทั่วทั้งที่ ประกอบกับ Loss Ratio ของการประกันป่าไม้ อยู่ที่เพียง 40% ต่ำกว่าการประกันพืชผลและปศุสัตว์อย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งบริษัท PICC Property and Casualty เป็นผู้นำด้านการประกันภัยประเภทนี้อยู่

อีกหัวข้อที่ได้รับความสนใจคือ การประกันภัยแบบพารามेटริก (Parametric Insurance) ซึ่งถูกยกขึ้นมาเป็น “ทางเลือกใหม่” ของการจัดการความเสี่ยง โดยเฉพาะกรณี ไฟป่า, พายุ หรือกรณีอื่นๆ ที่มีผลกระทบในวงกว้าง รูปแบบนี้ใช้ข้อมูลจากเทคโนโลยีภาพถ่ายดาวเทียมเปรียบเทียบกับภาพก่อนและหลังเหตุการณ์ นำมาคำนวณความเสียหายผ่านดัชนีพืชพรรณ (NDVI, Normalized Difference Vegetation Index) จึงสามารถชดเชยเกษตรกรได้รวดเร็วและแม่นยำโดยไม่ต้องรอการตรวจสอบภาคสนาม ความคล่องตัวนี้ทำให้พารามेटริกถูกจับตามองว่าจะกลายเป็นหนึ่งในเครื่องมือหลักของการบริหารความเสี่ยงในอนาคต

นอกเหนือจากข้อมูลเชิงวิชาการแล้ว การประชุมครั้งนี้ยังเปิดพื้นที่ให้ผู้แทนจากประเทศต่างๆ แบ่งปันประสบการณ์การดำเนินงานระบบประกันภัยทางการเกษตรแบบความร่วมมือภาครัฐและเอกชน (PPP: Public-Private Partnership) ซึ่งถือเป็นโมเดลหลักของหลายประเทศที่ต้องการสร้างระบบประกันภัยภาคเกษตรที่มั่นคง

สาธารณรัฐเกาหลี ถูกยกให้เป็นตัวอย่างที่โดดเด่นที่สุดใน การดำเนินงานระบบประกันภัยทางการเกษตรแบบความร่วมมือภาครัฐและเอกชน PPP โดยเริ่มต้นในปี 2001 ภายใต้ Crop Disaster Insurance Act โดย National Agricultural Cooperative Federation (NACF) ดำเนินโครงการโดย NongHyup ร่วมกับรัฐบาลผ่าน กระทรวงเกษตร อาหาร และกิจการชนบทแห่งสาธารณรัฐเกาหลี (Ministry of Agriculture, Food and Rural Affairs, MAFRA) เริ่มต้นจากปี 2001 มีเพียงแอปเปิล และลูกแพร์ที่ได้รับการประกันภัย ดำเนินการขยายความคุ้มครองครอบคลุมถึง 40 ชนิดพืชในปี 2013 แบ่งเป็น Main Business (16 ชนิด) ประกอบด้วย แอปเปิล, ลูกแพร์, ลูกพลับหวาน, ส้มแมนดาริน, ลูกพลับ ฝาด, กีวี, ลูกพลัม, ถั่ว, มันฝรั่ง, หัวหอม, เกาลัด, ข้าว, มันเทศ, ข้าวโพด, กระเทียม, พลัม และ Pilot Scheme (24 ชนิด) ประกอบด้วย พีช, องุ่น, พริก(เผ็ด), พุทรา, ลูกแบล็กราสเบอร์รี่เกาหลี(รูบัสโครินัส), สตรอว์เบอร์รี่, หม่อน, ชาเขียว, โสม, แดงโม, แดงกวา, มะเขือเทศ, แดง (โอเรียนทัลเมลอน), พริกเขียว, พักทอง, กุหลาบ, เมล่อน, ลิ้นทิว, เบญจมาศ(ไม้ดอก), พริกหยวก, ผักโขม, เห็ด, กุยช่าย



สหรัฐอเมริกา มีระบบที่พัฒนาที่สุด ปัจจุบันอยู่ภายใต้การดูแลของ Risk Management Agency (RMA) สังกัดกระทรวงเกษตรสหรัฐฯ (USDA) รัฐบาลอุดหนุนค่าเบี้ยประกันภัย 40–60% และยังทำหน้าที่เป็น Reinsurer ผ่านโครงการ Standard Reinsurance Agreement ขณะที่บริษัทประกันภัยเอกชนกว่า 12 แห่งเป็นผู้จัดจำหน่ายและบริหารการประกันภัย มีการออกแบบผลิตภัณฑ์ให้ครอบคลุมทั้งภัยธรรมชาติและรายได้ โดยใช้ Big Data และภาพถ่ายดาวเทียมมาช่วยประเมินความเสี่ยง รูปแบบแบ่งออกเป็น 2 แบบใหญ่ๆ คือ Yield Protection (ประกันผลผลิต) และ Revenue Protection (ประกันรายได้) ครอบคลุมพืชมากกว่า 120 ชนิดใน 50 รัฐ นอกจากสองแบบหลัก ยังมีการประกันภัยในรูปแบบเฉพาะ เช่น Whole Farm Revenue Protection (WFRP): ประกันรายได้รวมทั้งฟาร์ม เหมาะกับฟาร์มที่ปลูกหลายชนิด Pasture, Rangeland, Forage (PRF) Insurance: ใช้ดัชนีน้ำฝน (Rainfall Index) แทนการวัดผลผลิตจริง Catastrophic Coverage (CAT): ความคุ้มครองขั้นพื้นฐาน เกษตรกรจ่ายเบี้ยประกันภัยต่ำมาก รัฐบาลรับภาระส่วนใหญ่ ทั้งนี้ มีข้อดีคือใช้ทั้ง ผลผลิตจริง และ ดัชนีรายได้ ทำให้ยืดหยุ่นในการรับประกันภัยมาก ระบบการบริหารโดยเอกชน ทำให้การจ่ายค่าสินไหมเร็วขึ้น เกษตรกรมั่นใจ สามารถลงทุนในเทคโนโลยีการเกษตรได้ต่อเนื่อง

บทเรียนสำคัญที่สะท้อนจากทั้งห้าประเทศคือ “การอุดหนุนจากภาครัฐ” ถือเป็นหัวใจสำคัญของความสำเร็จในการผลักดันระบบประกันภัยทางการเกษตรให้เข้าถึงเกษตรกรในวงกว้าง เกษตรกรในเกาหลีได้จ่ายเพียง 12% ของเบี้ยประกันภัย ในอินเดียบางรัฐเกษตรกรไม่ต้องจ่ายเลยแม้แต่บาทเดียว ส่วนในจีนก็ปรับสัดส่วนอุดหนุนตามศักยภาพของแต่ละมณฑล แม้กระทั่งสหรัฐฯ ที่เป็นประเทศพัฒนาแล้ว รัฐบาลก็ยังอุดหนุนค่าเบี้ยประกันภัยให้เกษตรกร 40–60% เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ระบบดำรงอยู่ได้

เวที “2025 NH Agriculture & Reinsurance Forum” จึงไม่เพียงเป็นเวทีที่สร้างเครือข่ายความร่วมมือของการประกันภัยทางการเกษตรของสาธารณรัฐเกาหลีเท่านั้น แต่ยังเป็นแรงบันดาลใจที่เชื่อมโยงผู้คนจากหลากหลายประเทศเข้าด้วยกัน ทั้งหมดนี้ตอกย้ำว่าระบบประกันภัยทางการเกษตรมิใช่เพียงกลไกทางการเงินแต่คือ “Social Safety Net” หรือ “โครงข่ายความปลอดภัยทางสังคม” ของเกษตรกร และเป็นกุญแจสำคัญในการดำรงไว้ซึ่งความมั่นคงทางอาหารของโลกในยุคที่ทุกสิ่งเต็มไปด้วยความเสี่ยง และความไม่แน่นอน

ย่อคำชี้ขาด

ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 814/2568

เรื่อง การขอให้เรียกคู่กรณีเข้ามาเป็นคู่กรณีร่วม ต้องเรียกภายในอายุความ

ประเด็นข้อพิพาทมีว่า

1. ในส่วนของคู่กรณีร่วมขาดอายุความหรือไม่
2. คู่กรณีหรือคู่กรณีร่วมฝ่ายใดหรือทั้งสองฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้เสนอข้อพิพาท
3. ค่าเสียหายของผู้เสนอข้อพิพาทมีเพียงใด

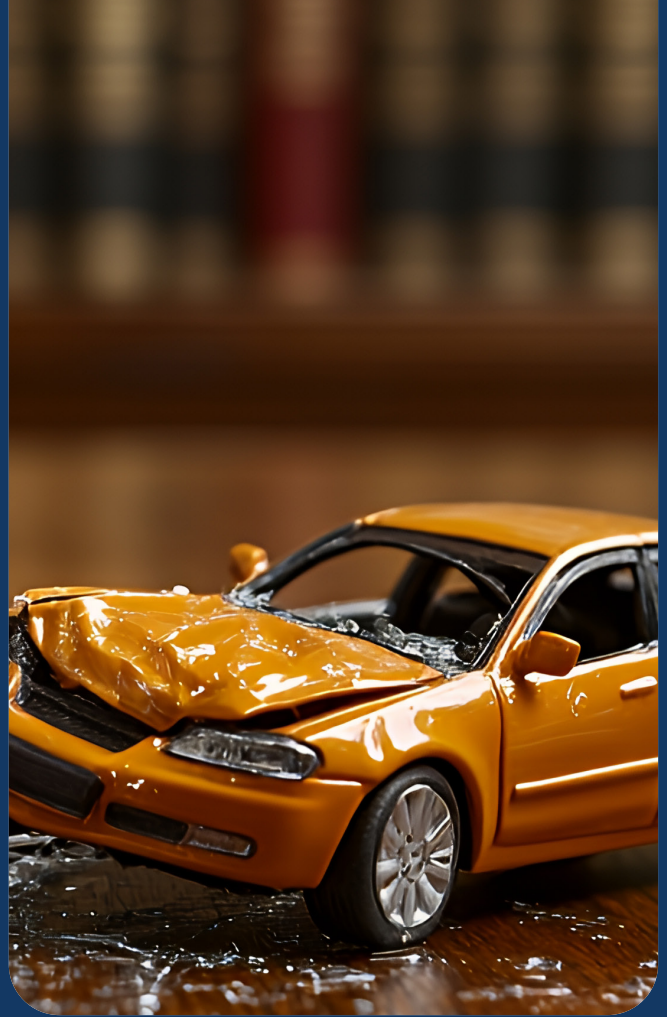
คำเสนอข้อพิพาทมีใจความว่า ผู้เสนอข้อพิพาทเป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์หมายเลขทะเบียน ขน 4018 ระบุชื่อ คู่กรณีเป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์หมายเลขทะเบียน 2 พช 4708 กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2565 เวลาประมาณ 20.54 นาฬิกา นางสาว ส. ขับรถยนต์คันที่ผู้เสนอข้อพิพาทรับประกันภัยมาตามถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 จากทางด้านชลบุรีมุ่งหน้าไปทางด้านกรุงเทพมหานคร ในช่องเดินรถที่ 4 นับจากซ้าย นาย ว. ผู้ขับรถยนต์คันที่คู่กรณีรับประกันภัยขับรถมาในช่องเดินรถและทิศทางเดียวกันตามหลังรถยนต์คันที่ผู้เสนอข้อพิพาทรับประกันภัยเมื่อบริเวณกิโลเมตร 29+100 ตำบลบางบ่อ อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ ผู้ขับรถยนต์คันที่คู่กรณีรับประกันภัยขับรถด้วยความประมาท ขณะที่นางสาว ส. ชะลอหยุดรถเนื่องจากการจราจรติดขัด นาย ว. หยุดรถไม่ทันจึงชนท้ายรถยนต์คันที่ผู้เสนอข้อพิพาทรับประกันภัยได้รับความเสียหาย ผู้เสนอข้อพิพาทนำรถยนต์เข้าซ่อมและจ่ายเงินค่าซ่อมไปแล้วจึงรับช่วงสิทธิเรียกเอาจากคู่กรณีพร้อมด้วยดอกเบี้ย

คู่กรณียื่นคำร้องว่า เหตุเกิดจากรถยนต์หมายเลขทะเบียน งล 3982 ชลบุรี ที่คู่กรณีร่วมรับประกันภัยด้วยขอให้เรียกคู่กรณีร่วมเข้ามาเป็นผู้ร่วมรับผิดชอบ

คู่กรณียื่นคำคัดค้านว่า อุบัติเหตุในครั้งนี้ไม่ได้เกิดจากความประมาทของผู้ขับรถยนต์คันที่คู่กรณีรับประกันภัยเพียงฝ่ายเดียว แต่เกิดจากความประมาทของผู้ขับรถยนต์ฝ่ายคู่กรณีร่วมด้วย ส่วนค่าเสียหายที่ผู้เสนอข้อพิพาทเรียกร้องมานั้น คู่กรณีร่วมต้องร่วมรับผิดชอบครั้งหนึ่งด้วย

คู่กรณีร่วมยื่นคำคัดค้านว่า อุบัติเหตุในครั้งนี้เกิดเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2565 คู่กรณียื่นคำร้องเรียกให้คู่กรณีร่วมเข้ามาเป็นคู่พิพาทด้วยเมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2567 จึงขาดอายุความแล้ว และอุบัติเหตุในครั้งนี้เกิดจากความประมาทของคู่กรณีเพียงฝ่ายเดียว คู่กรณีร่วมจึงไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายแก่ผู้เสนอข้อพิพาท และค่าเสียหายที่เรียกมานั้นสูงเกินจริง ขอให้ยกคำเสนอข้อพิพาท ประเด็นข้อพิพาทจึงมีว่า 1. ในส่วนของคู่กรณีร่วมขาดอายุความหรือไม่ 2. คู่กรณีหรือคู่กรณีร่วมฝ่ายใดหรือทั้งสองฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้เสนอข้อพิพาท และ 3. ค่าเสียหายของผู้เสนอข้อพิพาทมีเพียงใด

ประเด็นข้อพิพาทข้อแรกต้องวินิจฉัยว่า ในส่วนของคู่กรณีร่วมขาดอายุความหรือไม่ เห็นว่า ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 วรรคหนึ่ง ในการเรียกให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนจะต้องฟ้องคดีภายใน 2 ปี นับแต่วันวินาศภัย เช่นนี้ การที่คู่กรณีขอให้เรียกคู่กรณีร่วมเข้ามาเป็นคู่พิพาทร่วมกับคู่กรณีนับว่าเป็นการใช้สิทธิตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 57 (3) ซึ่งคู่กรณีร่วมมีสิทธิตามมาตรา 58 เสมือนว่าได้ถูกฟ้องเป็นคดีใหม่จึงย่อมมีสิทธิที่จะต่อสู้ในเรื่องอายุความได้ เมื่อปรากฏว่าเหตุวินาศภัยเกิดเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2565 แต่คู่กรณียื่นคำร้องขอให้เรียกคู่กรณีร่วมมาร่วมใช้ค่าเสียหายเมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2567 จึงเกินกว่า 2 ปี นับแต่วันวินาศภัย ย่อมขาดอายุความ ไม่อาจเรียกร้องให้คู่กรณีร่วมใช้ค่าเสียหายได้ ข้อต่อสู้ของคู่กรณีร่วมฟังขึ้น



ประเด็นข้อพิพาทข้อที่ 2 และข้อที่ 3 เห็นสมควรวินิจฉัย
พร้อมกันว่า คู่กรณีหรือคู่กรณีร่วมฝ่ายใดหรือทั้งสองฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบ
ผู้เสนอข้อพิพาทเพียงใด เห็นว่า แม้ได้วินิจฉัยมาแล้วว่า ข้อเรียกร้องให้
คู่กรณีร่วมใช้ค่าเสียหายขาดอายุความแล้ว แต่ต้องวินิจฉัยให้ได้ความว่า
ฝ่ายใดต้องรับผิดชอบต่อผู้เสนอข้อพิพาท ในข้อนี้คู่กรณีนำสืบยอมรับว่า
รถยนต์ฝ่ายคู่กรณีได้ชนท้ายรถยนต์ฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทโดยประมาทจริง
แต่คู่กรณีนำสืบว่า ความเสียหายของรถยนต์ฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทเกิดขึ้น
2 ครั้ง กล่าวคือ ครั้งแรกเกิดจากการที่ผู้ขับรถยนต์ฝ่ายคู่กรณีขับชนท้าย
รถยนต์ ฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาท ส่วนในครั้งที่ 2 เกิดจากเมื่อชนกันแล้ว
รถยนต์ทั้งสองคันจอดอยู่ในที่เกิดเหตุ โดยมีรถยนต์หมายเลขทะเบียน
ป้ายแดง พ 0428 กรุงเทพมหานคร ที่ขับตามหลังมาห้ามล้อทันจอดอยู่
ทางด้านหลังรถยนต์ฝ่ายคู่กรณี

แต่รถยนต์ฝ่ายคู่กรณีร่วมที่แล่นตามหลังมาอีกคันหนึ่งห้ามล้อ
ไม่ทัน ชนท้ายรถยนต์หมายเลขทะเบียนป้ายแดง พ 0428
กรุงเทพมหานคร จากแรงชนเป็นเหตุให้รถยนต์ป้ายแดงคันดังกล่าวมา
ชนท้ายรถยนต์ฝ่ายคู่กรณีแล้วรถยนต์ฝ่ายคู่กรณีกระเด็นไปชนท้าย
รถยนต์ฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งเหตุชนท้ายในครั้งนี้ 2
เกิดจากความประมาทของผู้ขับรถยนต์ฝ่ายคู่กรณีร่วม ความข้อนี้
ปรากฏตามเอกสารหมาย ส.2 ว่า ผู้ขับรถยนต์ฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทให้
ถ้อยคำต่อพนักงานตำรวจอุบัติเหตุของผู้เสนอข้อพิพาทว่า มีรถยนต์
ฝ่ายคู่กรณีร่วมมาชนท้ายรถยนต์ป้ายแดงหมายเลขทะเบียน พ 0428
กรุงเทพมหานคร ทำให้รถทั้งสามคันอัดมากระแทกท้ายรถยนต์ฝ่าย
ผู้เสนอข้อพิพาทอีกที ทำให้รถยนต์ฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทกระเด็นไปชน
รถยนต์หมายเลขทะเบียน 5 กส 2610 กรุงเทพมหานคร ที่อยู่ด้านหน้า
ได้รับความเสียหาย เช่นนี้ ถ้อยคำของผู้ขับรถยนต์ฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาท
จึงเจือสมกับทางนำสืบของคู่กรณี ทั้งยังปรากฏตามใบรับรองความ
เสียหายเอกสารหมาย ส.5 ที่เจ้าหน้าที่สำรวจภัยของคู่กรณีออกให้แก่
ผู้เสนอข้อพิพาทว่า ความเสียหายของรถยนต์ฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาท ที่เกิด
จากการชนของรถยนต์ฝ่ายคู่กรณีมีเฉพาะทางด้านหลังเท่านั้น

อนุญาตตุลาการชี้ขาดให้คู่กรณีรับผิดชอบชำระเงินให้แก่ผู้เสนอ
ข้อพิพาทพร้อมดอกเบี้ย ค่าขอในส่วนของผู้กรณีร่วมให้ยก

1. บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน)

25 อาคารกรุงเทพประกันภัย ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ
เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ : 0 2285 8888 สายด่วน: 1620
E-mail : corp.comm1@bangkokinsurance.com
URL : www.bangkokinsurance.com

2. บริษัท กรุงเทพประกันสุขภาพ จำกัด (มหาชน)

2 ซอยศูนย์วิจัย 7 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงบางกะปิ
เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์ : 0 2769 7788
E-mail : info@bhi.co.th
URL : www.bhi.co.th

3. บริษัท ไทยพานิชประกันภัย จำกัด (มหาชน)

1122 อาคารเคพีโอทาวเวอร์ ถนนเพชรบุรีตัดใหม่
แขวงมก๊กเสี้ยน เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2624 1111
E-mail : admin@kpi.co.th
URL : www.kpi.co.th

4. บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

26 ซอยสุขุมวิท 64/2 ถนนสุขุมวิท แขวงพระโขนงใต้
เขตพระโขนง กรุงเทพฯ 10260
โทรศัพท์ : 0 2100 9191 Call Center: 1791
E-mail : -
URL : www.rvp.co.th

5. บริษัท คูมภัยโตเกียวมารีนประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

302 อาคารเอส แอนด์ เอ ชั้น 2-6 ถนนสีลม แขวงสุริยวงศ์
เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ : 0 2257 8000 สายด่วน: 0 2257 8080
E-mail : products@tokiomarinesafety.co.th
URL : https://www.tokiomarine.com/th/th/non-life

6. บริษัท เคดับบลิวไอ ประกันภัย จำกัด (มหาชน)

43 อาคารไทย ซิตี ทาวเวอร์ ชั้น 33 ถนนสาทรใต้
แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ : 0 2624 1000
E-mail : infothailand-kwii@kwiasia.com
URL : www.kwii.com

7. บริษัท จักรูประกันภัย จำกัด (มหาชน)

408/1 อาคารจักรูประกันภัย ถนนรัชดาภิเษก
แขวงสามเสนนอก เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์ : 0 2276 1024 นอกเวลาทำการ: 0 2032 3540
E-mail : charanins@charaninsurance.co.th
URL : www.charaninsurance.co.th

8. บริษัท เจนเนอราลี่ ประกันภัย (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน)

1 อาคารพาร์ค สีลม ชั้น 20 ยูนิต 2001 ถนนคอนแวนต์
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ : 0 2685 3828 Call Center: 1394
E-mail : info@generalico.th
URL : www.generalico.th

9. บริษัท เจมาร์ท ประกันภัย จำกัด (มหาชน)

100/100 อาคารว่องวานิช คอมเพล็กซ์ บี ชั้น 29 ถนนพระราม
9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์ : 0 2099 0555
E-mail : marketinginno@jaymartinsurance.co.th
URL : www.jaymartinsurance.co.th

10. บริษัท ชับปัสมาคคีประกันภัย จำกัด (มหาชน)

2/4 อาคารชัย ชั้น 12 โครงการนอร์ทปาร์ค ถนนวิภาวดีรังสิต
แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210
โทรศัพท์ : 0 2611 4000, 0 2555 9100
E-mail : customerservice.th@chubb.com
URL : www.chubb.com/th

11. บริษัท ชมโปะ ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

1152 อาคารปิ่น ชั้น 23,24 ถนนพระรามที่ 4 แขวงคลองเตย
เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ : 0 2119 3000
E-mail : cs@sompo.co.th
URL : www.sompo.co.th

12. บริษัท ซันเดย์ ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

100/24 อาคารสาทรนคร ทาวเวอร์ ชั้น 16 เอ ถนนสาทรเหนือ
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ : 0 2022 1111
E-mail : hello@sundayinsurance.co.th
URL : https://sundayinsurance.co.th



รายนามบริษัทสมาชิกสมาคมประกันวินาศภัยไทย

13. บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน)

1115 ถนนพระราม 3 แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา
กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ : 0 2239 2200 Call Center: 1736
E-mail : -
URL : www.dhipaya.co.th

14. บริษัท ทุนประกันภัย จำกัด (มหาชน)

3199 อาคารมาลีนนท์ ทาวเวอร์ ชั้น 14 ถนนพระราม 4
แขวงคลองตัน เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ : 0 2078 5656 Call Center: 1183
E-mail : customercare@tuneprotect.com
URL : www.tuneprotect.co.th

15. บริษัท เทเวศประกันภัย จำกัด (มหาชน)

97 และ 99 อาคารเทเวศประกันภัย ถนนราชดำเนินกลาง
แขวงบวรนิเวศ เขตพระนคร กรุงเทพฯ 10200
โทรศัพท์ : 0 2080 1599, 0 2670 4444 Hotline: 1291
E-mail : dvsins@deves.co.th
URL : www.deves.co.th

16. บริษัท ไทยประกันสุขภาพ จำกัด (มหาชน)

เลขที่ 123 อาคาร วี.วรรณ ทาวเวอร์ ชั้นที่ 7 ห้องเลขที่ 701-704
ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร
10310
โทรศัพท์ : 0 2202 9200, แจ้งเหตุ 24 ชั่วโมง: 08 4525 1119
E-mail : bd@thaihealth.co.th
URL : www.thaihealth.co.th

17. บริษัท ไทยพัฒนาประกันภัย จำกัด (มหาชน)

34 ซอยสุขุมวิท 4 (นานาใต้) ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย
เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ : 0 2253 4141, 0 2253 4343
E-mail : info@thaipat.co.th
URL : www.thaipat.co.th

18 บริษัท ไทยไพลูภัยประกันภัย จำกัด (มหาชน)

เลขที่ 123 อาคารวี.วรรณ ทาวเวอร์ชั้นที่ 25-26 ถนนพระราม 9
แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310
โทรศัพท์ : 0 2246 9635
E-mail : webmaster@thaipai boon.com
URL : www.thaipai boon.com

19. บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน)

100/3-4 อาคารสาทรนคร ทาวเวอร์ ชั้นที่ 3-4 ถนนสาทรเหนือ
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ : 0 2660 6111, 0 2666 8088
E-mail : mailbox@thaire.co.th
URL : www.thaire.co.th

20. บริษัท ไทยเศรษฐกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน)

87 อาคารเอ็ม.ไทย ทาวเวอร์ ออล ซีซั่นสเพลส ชั้น 15
ห้องเลขที่ 1 และ 4-6 ถนนวิทยุ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน
กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ : 0 2853 8888 Call Center: 1352
E-mail : webmaster@tsi.co.th
URL : www.tsi.co.th

21. บริษัท ธนชาติประกันภัย จำกัด (มหาชน)

999/1 เดอะไนน์ทาวเวอร์ ถนนพระราม 9 แขวงพัฒนาการ
เขตสวนหลวง กรุงเทพฯ 10250
โทรศัพท์ : 0 2308 9300 Call Center: 1519
E-mail : mail.insure@thanachart.co.th
URL : www.thanachartinsurance.co.th

22. บริษัท นวกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน)

100/47-55, 90/3-6 อาคารสาทรนคร ชั้น 26 ถนนสาทรเหนือ
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ : 0 2664 7777 Call Center: 1748
E-mail : customerservice@navakij.co.th
URL : www.navakij.co.th

23. บริษัท นิวอินเดีย แอสซัวรันซ์ จำกัด (สาขาประเทศไทย)

65/118 อาคารชานาญเพ็ญชาติ ชั้น 14 ถนนพระราม 9
แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์ : 0 2245 9988
E-mail : secretary@newindia-bkk.com
URL : www.newindia.co.in

24. บริษัท บางกอกสหประกันภัย จำกัด (มหาชน)

175-177 อาคารบางกอกสหประกันภัย ถนนสุรวงศ์
แขวงสุริยวงศ์ เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ : 0 2233 6920-9 สายด่วน: 0 2233 1998-9
E-mail : bui@bui.co.th
URL : www.bui.co.th

25. บริษัท ประกันภัยไทยวิวัฒน์ จำกัด (มหาชน)

71 ถนนดินแดง แขวงสามเสนใน เขตพญาไท
กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2695 0800 Call Center: 1231
E-mail : info@thaivivat.co.th
URL : www.thaivivat.co.th

26. บริษัท แปซิฟิก ครอส ประกันสุขภาพ จำกัด (มหาชน)

3 อาคารรัตนการ ชั้นที่ 16 โซนบีซี ถนนสาทรใต้
แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ : 0 2401 9189, 0 2401 9188
E-mail : contactus@th.pacificcrosshealth.com
URL : www.pacificcrosshealth.com

27. บริษัท ฟอลคอนประกันภัย จำกัด (มหาชน)

33/4 อาคารเอ เดอะไนน์ทาวเวอร์ ชั้น 24-25 ถนนพระราม 9
แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์ : 0 2037 9988, 0 2037 9955
E-mail : fcicustomerservice@falconinsurance.co.th
URL : www.falconinsurance.co.th

28. บริษัท มิตรสุข สุมิตโม อินชัวร์นซ์ จำกัด สาขาประเทศไทย

175 อาคารสาทรซิตี้ทาวเวอร์ ชั้น 14 ถนนสาทรใต้
แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ : 0 2679 6165 สายด่วน: 0 2679 5000,
09 4559 0002
E-mail : info@ms-ins.co.th
URL : www.ms-ins.co.th

29. บริษัท มิตรแท้ประกันภัย จำกัด (มหาชน)

295 ถนนสีพระยา แขวงสีพระยา เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ : 0 2640 7777
E-mail : contactcenter@mittare.com
URL : www.mittare.com

30. บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)

252 ถนนรัชดาภิเษก แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์ : 0 2665 4000, 0 2290 3333
Call Center: 1484
E-mail : info@muangthaiinsurance.com
URL : www.muangthaiinsurance.com

31. บริษัท รูใจประกันภัย จำกัด (มหาชน)

44/1 อาคารรุ่งโรจน์ธนกุล ชั้น 12 ถนนรัชดาภิเษก
แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์ : 0 2080 9191
ช่วยเหลือฉุกเฉิน 24 ชั่วโมง: 0 2080 9194
E-mail : service@roojai.com
URL : https://www.roojai.com

32. บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน)

121/28, 121/65 อาคาร อาร์ เอส ทาวเวอร์ ถนนรัชดาภิเษก
แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2129 8888 สายด่วน: 1557
E-mail : info@viriyah.co.th
URL : www.viriyah.co.th

33. บริษัท สตาร์ อินเทอร์เน็ตชั่นแนล อินชัวร์นซ์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

52 อาคารธนิยะพลาซ่า ชั้น 24 ถนนสีลม แขวงสุริยวงศ์
เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ : 0 2231 2640
E-mail : TH-Customerservice@starr.com
URL : https://www2.starr.com/thailand-insurance

34. บริษัท สยามสไมล์ประกันภัย จำกัด (มหาชน)

89/1-5 ชั้น 1 ถนนเฉลิมพงษ์ แขวงสายไหม เขตสายไหม
กรุงเทพฯ 10220
โทรศัพท์ : 0 2030 1434
E-mail : info@siamsmileinsurance.co.th
URL : http://www.siamsmileinsurance.co.th

35. บริษัท สหนิรภัยประกันภัย จำกัด (มหาชน)

462/1-5 อาคารสหนิรภัย ถนนสีพระยา แขวงมหาพฤฒาราม
เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ : 0 2236 0049
E-mail : info@union-insurance.com
URL : www.union-insurance.com

36. บริษัท สหมงคลประกันภัย จำกัด (มหาชน)

7 ซอยสาทร 11 ถนนสาทร แขวงยานนาวา เขตสาทร
กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ : 0 2687 7777
E-mail : upp_is@shahainurance.co.th
URL : www.shahainurance.co.th



รายนามบริษัทสมาชิกสมาคมประกันวินาศภัยไทย

37. บริษัท อลิอันซ์ อยุธยา ประกันภัย จำกัด (มหาชน)

898 อาคารเพลินจิต ทาวเวอร์ ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี
เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ : 0 2305 7582 สายด่วน: 1292
E-mail : contact_aagi@allianz.co.th
URL : www.allianz.co.th

38. บริษัท อินซัวร์เวิร์ส จำกัด (มหาชน)

1115 อาคารทิพย์ประกันภัย (สำนักงานใหญ่) ชั้นที่ 24
ถนนพระราม 3 แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา
กรุงเทพมหานคร 10120
โทรศัพท์ : 0 2842 9899
E-mail : support@insurverse.co.th
URL : https://insurverse.co.th

39. บริษัท อินทรประกันภัย จำกัด (มหาชน)

315 อาคารไทยกรุ๊ป ชั้น 3-4 ถนนสีลม แขวงสีลม เขตบางรัก
กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ : 0 2636 5656
E-mail : Insurecare@tgh.co.th
URL : www.indara.co.th

40. บริษัท เอช ไอเอ็นเอ โอเวอร์ซีส์ อินซัวร์รันส์ จำกัด สาขาประเทศไทย

2/4 อาคารชัยบี ชั้น 12 โครงการนอร์ธปาร์ค
ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210
โทรศัพท์ : 0 2611 4040, 0 2611 4000
E-mail : customerservice.th@chubb.com
URL : www.chubb.com/th

41. บริษัท เอ็ม เอส ไอ จี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

1908 อาคาร เอ็ม เอส ไอ จี ถนนเพชรบุรีตัดใหม่
แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์ : 0 2825 8888 Call Center: 0 2007 9000
สายด่วน : 1259
URL : www.msig-thai.com

42. บริษัท เออร์โกประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

126/2 เออร์โกทาวเวอร์ ถนนกรุงธนบุรี แขวงบางลำภูล่าง
เขตคลองสาน กรุงเทพฯ 10600
โทรศัพท์ : 0 2820 7000 Call Center: 1219
E-mail : info@ergo.co.th
URL : www.ergo.co.th

43. บริษัท เอไอจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

989 อาคารสยามพิวรรธน์ทาวเวอร์ ชั้น 21-23
ถนนพระรามที่ 1 แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ : 0 2649 1999
E-mail : thailand.cc@aig.com
URL : www.aig.co.th

44. บริษัท เอไอเอ จำกัด (ประกันวินาศภัย) สาขาประเทศไทย

181 อาคาร เอไอเอ ทาวเวอร์ 1 ชั้น 8 ถนนสุรวงศ์
แขวงสุริยวงศ์ เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ : 0 2783 4888 Call Center: 0 2783 4884
E-mail : thsc-nlc.os@aia.com
URL : www.aianonlife.co.th

45. บริษัท แอกซ่าประกันภัย จำกัด (มหาชน)

414 อาคารสยามปทุมวันเฮาส์ ชั้น 25 ยูนิท 2511-1-2
ถนนพญาไท แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ : 0 2118 8000 Call Center: 0 2118 8111
โทรสาร : 0 2285 6383
E-mail : axathai@axa.co.th
URL : www.axa.co.th

46. บริษัท แอลเอ็มจี ประกันภัย จำกัด (มหาชน)

2 อาคารจัสมินซิตี ชั้น 14, 15, 17 และ 19 ซอยสุขุมวิท 23
ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ : 0 2661 6000 Call Center: 1790
URL : www.lmginsurance.co.th

47. บริษัท ไอแคร์ ประกันภัย จำกัด (มหาชน)

549/1 ชั้น 1 ถนนสรรพาวุธ แขวงบางนาใต้ เขตบางนา
กรุงเทพฯ 10260
โทรศัพท์ : 0 2105 4689
E-mail : ici@icare-insurance.com
URL : www.icare-insurance.com

48. บริษัท ไอโออี กรุงเทพ ประกันภัย จำกัด (มหาชน)

25 อาคารกรุงเทพประกันภัย/YWCA ชั้น 14 และ 22
ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ : 0 2780 8000 สายด่วน: 1429
E-mail : ABI-PR@aioibkkins.co.th
URL : www.aioibkkins.co.th

“OIC: BE SMART FIRST JOBBER” ปีที่ 4

สมาคมประกันวินาศภัยไทยร่วมเสริมสร้างความเข้าใจด้านการประกันภัยและสร้างแรงบันดาลใจให้เด็กรุ่นใหม่ ที่จัดขึ้นในรั้วมหาวิทยาลัย ผ่านโครงการ “OIC: Be Smart First Jobber” ปีที่ 4 โดยมี ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมฯ ร่วมเสวนาในหัวข้อ Be Experienced ถ่ายทอดประสบการณ์และแนะแนวเส้นทางอาชีพด้านการประกันภัย ร่วมกับผู้แทนจากสำนักงาน คปภ. และภาคอุตสาหกรรมประกันภัย พร้อมกิจกรรมจาก Young Gen Ambassador “YGIA Insight” ถ่ายทอดมุมมองคนรุ่นใหม่ เสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ และสร้างแรงบันดาลใจให้กับนิสิตนักศึกษา ผ่านกิจกรรมการเรียนรู้ บูธประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมอย่างสร้างสรรค์



โครงการ “OIC: Be Smart First Jobber” ปีที่ 4 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2568 ณ มหาวิทยาลัยขอนแก่น



โครงการ “OIC: Be Smart First Jobber” ปีที่ 4 วันที่ 21 กรกฎาคม 2568 ณ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่



สมาคมประกันวินาศภัยไทย
Thai General Insurance Association

รางวัลเกียรติยศแห่งความภาคภูมิใจ

สมาคมการค้ายอดเยี่ยม และ นายกสมาคมการค้าดีเด่น ประจำปี 2568



โครงการประกวดสมาคมการค้าดีเด่น ประจำปี 2568

จัดโดย กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ และสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย