



วารสาร

ประกันภัย

ปีที่ 41 ฉบับที่ 164

ISSN 0859-9548

164



สัมมนาการประกันภัย ครั้งที่ 30
“Artificial Intelligence – The Good, the Bad,
and the Unthinkable”



ร้านอาหารอุ่นใจ มีประกันภัยคุ้มครอง:
ทำว้าคัญของการยกระดับมาตรฐาน
ธุรกิจบริการด้วยระบบประกันภัย



“United for our Success Party” รวมพลังสู่ความสำเร็จ:
ก้าวใหม่ของความร่วมมือในอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทย



เมื่อความเสี่ยงเริ่มต้น ... ที่ต้นน้ำ

สารบัญ CONTENTS



วารสาร

ประกันภัย

ปีที่ 41 ฉบับที่ 164

01

บ.ก. แกลง

02

เรื่องเด่น

สัมมนาการประกันภัย ครั้งที่ 30

"Artificial Intelligence – The Good, the Bad, and the Unthinkable"

08

ระเบียบภาพ

33

รอบรู้ประกันภัย

โครงสร้างพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัย
และกลไกความรับผิดชอบสำหรับยานยนต์อัตโนมัติ:
จากความเสี่ยงเชิงพฤติกรรมสู่ความเสี่ยงเชิงระบบ

45

รอบรู้ประกันภัย

"United for our Success Party"

รวมพลังสู่ความสำเร็จ: ก้าวใหม่ของความร่วมมือ
ในอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทย

47

รอบรู้ประกันภัย

ฟุตบอลประกันภัย ครั้งที่ 13 พลังแห่งความสามัคคี
สานสัมพันธ์ธุรกิจประกันภัยไทย

51

รอบรู้ประกันภัย

สมาคมประกันวินาศภัยไทย
ร่วมการสร้างความสังคมแห่งโอกาส

54

รอบรู้ประกันภัย

ร้านอาหารอุ่นใจ มีประกันภัยคุ้มครอง:
ก้าวสำคัญของการยกระดับมาตรฐานธุรกิจ
บริการด้วยระบบประกันภัย

57

รอบรู้ประกันภัย

โครงการศึกษาฐาน
ระบบการจัดการขนส่ง ท่าเรือแหลมฉบัง

62

RISK INTELLIGENCE

เมื่อความเสี่ยงเริ่มต้น ... ที่ต้นน้ำ

71

ย่อคำชี้ขาดอนุญาโตตุลาการ

ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 339/2569
เรื่อง แนวทางปฏิบัติในการสำรองจ่าย (พ.ร.บ.)
คู่กรณีฝ่ายผิดต้องสอบถามฝ่ายถูกก่อน
จ่ายค่าสินไหมทดแทน

72

รายนามบริษัทสมาชิก

76

กิจกรรม Highlights



“จากความเสี่ยงเชิงระบบเศรษฐกิจ สู่พลังความร่วมมือ และนวัตกรรม: ทิศทางใหม่ของประกันภัยไทย”

สวัสดีครับ ผู้อ่านวารสารประกันภัยทุกท่าน

วารสารประกันภัยฉบับที่ 164 นี้ นำเสนอภาพสะท้อนสำคัญของอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทย ในช่วงเวลาที่โลกกำลังเผชิญ “การเปลี่ยนผ่านของความเสี่ยง” จากรูปแบบเดิมที่เป็นเหตุการณ์เฉพาะจุด ไปสู่ “ความเสี่ยงเชิงระบบ” ที่มีความซับซ้อน เชื่อมโยง และส่งผลกระทบเป็นลูกโซ่ในทุกมิติของเศรษฐกิจและสังคม

บทความสำคัญในฉบับนี้ชี้ให้เห็นว่า ความเสี่ยงในโลกยุคใหม่ไม่ได้เริ่มต้นที่ปลายน้ำ หากแต่ก่อตัวขึ้นตั้งแต่ “ต้นน้ำของโครงสร้างเศรษฐกิจโลก” ไม่ว่าจะเป็นพลังงาน ห่วงโซ่อุปทาน หรือภูมิรัฐศาสตร์ ซึ่งสามารถส่งแรงกระแทกผ่านต้นทุนการผลิต เงินเฟ้อ และความผันผวนทางเศรษฐกิจ ก่อนสะท้อนกลับมาถึงภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมประกันภัยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ภายใต้บริบทดังกล่าว ธุรกิจประกันวินาศภัยจึงไม่ได้ทำหน้าที่เพียง “ผู้รับโอนความเสี่ยง” อีกต่อไป แต่กำลังก้าวสู่บทบาทใหม่ในฐานะ “ผู้บริหารความเสี่ยงเชิงระบบ” ที่ต้องอาศัยความเข้าใจเชิงลึก การวิเคราะห์ข้อมูล และการพยากรณ์ล่วงหน้า เพื่อรับมือกับความไม่แน่นอนที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ

ขณะเดียวกัน การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี โดยเฉพาะ “ปัญญาประดิษฐ์ (AI)” กำลังเข้ามาเป็นอีกหนึ่งแรงขับเคลื่อนสำคัญที่พลิกโฉมอุตสาหกรรมประกันภัยอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งในด้านการวิเคราะห์ข้อมูล การพัฒนาผลิตภัณฑ์ และการยกระดับประสบการณ์ลูกค้า อย่างไรก็ตาม AI มิได้มีเพียงด้านบวก หากยังแฝงด้วยความท้าทายทั้งด้านความถูกต้อง ความโปร่งใส ความปลอดภัยของข้อมูล และความเสี่ยงทางจริยธรรม ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการกำกับดูแลอย่างรอบคอบและเป็นระบบ

ในอีกมิติหนึ่ง วารสารฉบับนี้ยังสะท้อนแนวโน้มสำคัญของการนำประกันภัยไปผสานเข้ากับชีวิตประจำวัน ผ่านแนวคิด “Embedded Insurance” ที่ทำให้ประกันภัยกลายเป็นส่วนหนึ่งของมาตรฐานธุรกิจอย่างเป็นธรรมชาติ ดังตัวอย่างโครงการ “ร้านอาหารอุ่นใจ มีประกันภัยคุ้มครอง” ซึ่งไม่เพียงช่วยยกระดับการบริหารความเสี่ยงของผู้ประกอบการ แต่ยังสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้บริโภค และขยายบทบาทของประกันภัยไปสู่ภาคเศรษฐกิจฐานรากอย่างเป็นรูปธรรม

พร้อมกันนี้ อีกหนึ่งประเด็นสำคัญที่สะท้อนผ่านกิจกรรมของสมาคมประกันวินาศภัยไทย คือ “พลังของความร่วมมือ” ซึ่งถือเป็นรากฐานสำคัญของการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมในยุคที่ความท้าทายมีความซับซ้อนมากขึ้น การรวมตัวของผู้นำองค์กรประกันภัยในงาน “United for our Success Party” มิได้เป็นเพียงกิจกรรมสังสรรค์ หากแต่เป็นสัญลักษณ์ของการผนึกกำลัง การสร้างความเข้าใจร่วม และการกำหนดทิศทางอนาคตของอุตสาหกรรมร่วมกันอย่างเป็นเอกภาพ

เมื่อพิจารณาภาพรวมทั้งหมด จะเห็นได้ว่า อุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทยกำลังยืนอยู่บนจุดเปลี่ยนสำคัญของยุคสมัย—ยุคที่ความเสี่ยงมีความเชื่อมโยงกันทั้งระบบ เทคโนโลยีเปลี่ยนแปลงอย่างก้าวกระโดด และความคาดหวังของผู้บริโภคที่ยกระดับสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ดังนั้น ความสามารถในการแข่งขันในอนาคต จึงมิได้ขึ้นอยู่กับขนาดขององค์กรหรือทรัพยากรเพียงอย่างเดียว หากแต่ขึ้นอยู่กับ “ความสามารถในการเข้าใจความเสี่ยง” “การปรับตัวอย่างรวดเร็ว” และ “การสร้างความร่วมมืออย่างมีพลัง” เพื่อร่วมกันขับเคลื่อนอุตสาหกรรมไปสู่ความมั่นคงและยั่งยืนในระยะยาว

วารสารประกันภัยฉบับนี้จึงมิได้เป็นเพียงการรวบรวมองค์ความรู้ หากแต่เป็นภาพสะท้อนของทิศทางใหม่ของอุตสาหกรรมที่กำลังก้าวจากโลกของความไม่แน่นอน ไปสู่โลกของ “ความเข้าใจเชิงลึก ความร่วมมือ และนวัตกรรม” อย่างแท้จริง แล้วพบกันใหม่ในฉบับหน้า สวัสดีครับ



รายชื่อผู้จัดทำวารสารประกันภัย เจ้าของ

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

บรรณาธิการ

ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ

หัวหน้ากองบรรณาธิการ

นายกมนต์ เกียรติ์นรินาถ

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



ติดตามวารสารฉบับอิเล็กทรอนิกส์

ผ่าน Line Group วารสารประกันภัย

ได้โดยสแกน QR Code นี้

ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ

บรรณาธิการ



สัมมนาการประกันภัย ครั้งที่ 30

“Artificial Intelligence – The Good, the Bad, and the Unthinkable”



โดย นายทศพล ศรีสังข์
นางสาวเสาวรส หุ่นดี
นางสาวฐิติชญา จุกหอม
ฝ่ายวิชาการทั่วไป สมาคมประกันวินาศภัยไทย

สมาคมประกันวินาศภัยไทย จัดสัมมนาการประกันภัยครั้งที่ 30 ภายใต้หัวข้อ “Artificial Intelligence – The Good, the Bad, and the Unthinkable” ขึ้น เพื่อเผยแพร่องค์ความรู้และสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) ซึ่งกำลังเข้ามามีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงของภาคธุรกิจอย่างรวดเร็ว โดยมุ่งให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาเห็นภาพรวมของสถานการณ์ AI ในปัจจุบัน รวมทั้งแนวโน้มสำคัญที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

ดังนั้น การศึกษาและทำความเข้าใจเกี่ยวกับ AI จึงควรพิจารณาอย่างรอบด้าน เพื่อให้เห็นทั้งประโยชน์ ข้อควรระวัง และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นเกินกว่าที่คาดหมายไว้ในปัจจุบัน ซึ่งถือเป็นประเด็นสำคัญต่อการปรับตัวของภาคธุรกิจ โดยเฉพาะธุรกิจประกันวินาศภัยที่ต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง

การสัมมนาครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมงานมากกว่า 350 คน โดยมี ดร.สมพร สืบถวิลกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย เป็นประธานในพิธีเปิด นอกจากนี้ ยังได้รับเกียรติจากวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งมีความรู้ความเชี่ยวชาญด้าน AI มาร่วมถ่ายทอดความรู้ ข้อมูลเชิงลึก และแนวคิดที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในธุรกิจประกันวินาศภัยได้อย่างเป็นรูปธรรม

วารสารประกันภัยฉบับนี้ ได้รวบรวมเนื้อหาที่น่าสนใจของวิทยากรทุกท่านในการสัมมนาสาธิตประเด็นที่เป็นประโยชน์ต่อผู้อ่านดังนี้

นายจเร ลิทวิวงศ์ ทนายความหุ้นส่วน บริษัท เบเคอร์ แอนด์ แม็คเคินซี จำกัด บรรยายหัวข้อ “The State of AI and AI Trends Outlook” กล่าวว่า AI มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วจากการเป็นเทคโนโลยีทางเลือกสู่การเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญของระบบเศรษฐกิจและสังคมในยุคดิจิทัล ซึ่งสำนักข่าว The Standard Life ได้เปิดเผยรายงานเกี่ยวกับเทรนด์ที่น่าสนใจในประเทศไทย ชี้ให้เห็นว่า AI ไม่ได้มีสถานะเป็นเพียงนวัตกรรมเชิงเทคนิค หากแต่เป็นกลไกสำคัญที่กำลังส่งอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิต รูปแบบการทำงาน และกระบวนการตัดสินใจในหลายภาคส่วนอย่างเป็นระบบ



ประเด็นสำคัญประการหนึ่งที่รายงานนำเสนอ คือความสัมพันธ์ระหว่างการขยายตัวของ AI กับ การเปลี่ยนแปลงเชิงพฤติกรรมของผู้บริโภค โดยเฉพาะในสังคมเมืองที่ให้ความสำคัญกับสุขภาพ การสร้างปฏิสัมพันธ์ทางสังคม และการใช้เทคโนโลยีในการดำเนินชีวิตมากยิ่งขึ้น ปรากฏการณ์ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า “ข้อมูล” ได้กลายเป็นทรัพยากรพื้นฐานที่มีบทบาทอย่างยิ่งต่อการพัฒนา AI ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลด้านสุขภาพ พฤติกรรมการใช้ชีวิต หรือรูปแบบการบริโภค ซึ่งล้วนเอื้อต่อการวิเคราะห์และออกแบบบริการที่ตอบสนองต่อความต้องการเฉพาะบุคคลได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ในมิติของการประยุกต์ใช้ AI พบว่าเทคโนโลยีดังกล่าวมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการยกระดับประสิทธิภาพ การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และการส่งเสริมนวัตกรรมในภาคอุตสาหกรรมต่าง ๆ อาทิ

1. อุตสาหกรรมสุขภาพและการแพทย์ (Health Industry)

อุตสาหกรรมสุขภาพและการแพทย์นับเป็นหนึ่งในภาคส่วนที่มีการนำ AI มาประยุกต์ใช้อย่างกว้างขวางและเป็นรูปธรรมมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่การบริหารจัดการภายในโรงพยาบาลผ่านระบบ AI Operational Management เพื่อคาดการณ์จำนวนเตียงว่างและจัดตารางเวรบุคลากรทางการแพทย์อย่างมีประสิทธิภาพ การใช้ AI-Driven Mental Resilience เป็นเครื่องมือสนับสนุนเบื้องต้น ในการพูดคุยและประเมินภาวะทางจิตใจของผู้ป่วย การวิเคราะห์ข้อมูลจากอุปกรณ์ Wearables เพื่อส่งเสริมแนวคิดด้าน Longevity และคาดการณ์ความเสี่ยงสุขภาพในอนาคต ตลอดจนการประยุกต์ใช้ Transdermal Optical Imaging ร่วมกับ AI และกล้องในการประเมินสัญญาณชีพจากใบหน้า นอกจากนี้ AI ยังมีบทบาทในการคัดกรองผู้ป่วยเบื้องต้นและสนับสนุนบริการ Telemedicine ช่วยประเมินว่าผู้ป่วยจำเป็นต้องเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลหรือสามารถรับคำปรึกษาและการดูแลจากระยะไกลได้อย่างเหมาะสม..ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพของ AI..ในการยกระดับทั้งประสิทธิภาพการบริการและคุณภาพการดูแลสุขภาพในอนาคต

2. อุตสาหกรรมแฟชั่น (Fashion Industry)

แม้อุตสาหกรรมแฟชั่นจะมีรากฐานอยู่บนความคิดสร้างสรรค์และศิลปะ แต่ AI ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในหลากหลายกระบวนการอย่างชัดเจน อาทิ การพัฒนา Personalized Styling & Recommendations ผ่านการสร้างแบบจำลองนางแบบและนายแบบเสมือนจริงเพื่อใช้ในการนำเสนอสินค้า ซึ่งช่วยลดต้นทุนและลดผลกระทบด้านคาร์บอนฟุตพริ้นท์ การใช้ AI เพื่อส่งเสริม Sustainability & Waste Reduction ด้วยการวิเคราะห์กระบวนการผลิตและห่วงโซ่อุปทานเพื่อลดเศษวัสดุเหลือใช้ในอุตสาหกรรมสิ่งทอ ตลอดจนการสนับสนุนแนวคิด Circular Fashion ผ่านการประเมินสภาพสินค้าเก่า คาดการณ์อายุการใช้งานที่เหลือ และช่วยกำหนดราคาขายต่อได้อย่างเหมาะสม นอกจากนี้ AI ยังมีบทบาทช่วยวิเคราะห์รูปร่างของผู้บริโภคและแนะนำขนาดเสื้อผ้าที่เหมาะสม อันเป็นการลดปัญหาการคืนสินค้าและเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่ธุรกิจแฟชั่นในยุคดิจิทัล



นายจเร ลิทวิงศ์ ทนายความหุ้นส่วน
บริษัท เบเคอร์ แอนด์ แม็คเค็นซี จำกัด

3. อุตสาหกรรมประกันภัย (Insurance Industry)

อุตสาหกรรมประกันภัยนับเป็นอีกหนึ่งภาคส่วนที่มีการนำ AI มาประยุกต์ใช้อย่างกว้างขวางเพื่อยกระดับทั้งประสิทธิภาพการดำเนินงานและคุณภาพการให้บริการ ตั้งแต่การกำหนดเบี้ยประกันภัยตามพฤติกรรมและระดับความเสี่ยงของลูกค้าในแต่ละช่วงเวลา การใช้ Generative AI เพื่อเร่งการออกแบบผลิตภัณฑ์ประกันภัยและจัดทำเอกสารให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของหน่วยงานกำกับ การตรวจจับการทุจริต การใช้ทรัพยากรอย่างไม่เหมาะสม และความผิดปกติในกระบวนการเคลม ตลอดจนการพัฒนาแบบจำลองความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการคาดการณ์ภัยพิบัติ นอกจากนี้ AI ยังมีบทบาทในการวิเคราะห์น้ำเสียงและอารมณ์ของลูกค้าเพื่อยกระดับประสบการณ์การบริการ..รวมถึงสนับสนุนการกำกับดูแลและการบริหารความเสี่ยง..เพื่อให้องค์กรสามารถดำเนินงานได้อย่างรอบคอบ โปร่งใส และสอดคล้องกับข้อกำหนดด้านกำกับดูแลมากยิ่งขึ้น

นายจเร ลิทวิงศ์ กล่าวทิ้งท้ายว่า ความได้เปรียบในบริบทใหม่ไม่ได้เกิดจากการมีเทคโนโลยีเพียงอย่างเดียว..หากแต่ขึ้นอยู่กับความสามารถของบุคคลและองค์กรในการเรียนรู้ การประยุกต์ใช้ และกำกับดูแล AI ภายใต้อรรถภาพโปร่งใส จริยธรรม และความรับผิดชอบต่อสังคม อันจะนำไปสู่การใช้ AI เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันและสร้างความยั่งยืนในระยะยาวขององค์กรได้

นายเอกราช กลิ่นบุบผา Thailand AI Sales Specialist บริษัท ภูเกิล (ประเทศไทย) จำกัด บรรยายหัวข้อ “AI Adoption and Implementation Challenges” ได้กล่าวถึง ปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) กับความท้าทายของการประยุกต์ใช้ในภาคธุรกิจไทย โดยกล่าวว่า AI ได้พัฒนาอย่างรวดเร็วจากการเป็นเทคโนโลยีทางเลือกสู่การเป็นกลไกสำคัญของการดำเนินธุรกิจและการแข่งขันทางเศรษฐกิจในยุคดิจิทัล องค์กรจำนวนมากเริ่มตระหนักว่า AI ไม่ได้เป็นเพียงเครื่องมือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน แต่ยังเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญในการตัดสินใจวิเคราะห์ข้อมูล และการออกแบบบริการที่ตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้อย่างแม่นยำมากขึ้น โดยเฉพาะในสังคมไทยที่วิถีชีวิตและพฤติกรรมผู้บริโภคเชื่อมโยงกับการใช้ข้อมูลในชีวิตประจำวันมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ในระดับองค์กร เทคโนโลยี AI ได้ขยายขอบเขตจากระบบตอบคำถามหรือการสร้างเนื้อหา ไปสู่การประยุกต์ใช้ที่ซับซ้อนมากขึ้น เช่น Large Language Model (LLM), Generative AI, AI Agent และ Agentic AI ซึ่งสามารถช่วยวิเคราะห์ วางแผน และดำเนินงานบางส่วนแทนมนุษย์ได้ นอกจากนี้ แนวทาง Retrieval-Augmented Generation (RAG) ยังมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยง AI เข้ากับฐานข้อมูลภายในองค์กร เพื่อเพิ่มความถูกต้องของผลลัพธ์และทำให้การใช้งานสอดคล้องกับบริบทธุรกิจมากขึ้น อย่างไรก็ตาม แม้เทคโนโลยีจะก้าวหน้าแต่อุปสรรคสำคัญขององค์กรกลับไม่ได้อยู่ที่ข้อจำกัดด้านเทคนิคเพียงอย่างเดียว หากแต่อยู่ที่ความสามารถในการแปลงแนวคิดให้เกิดผลลัพธ์เชิงธุรกิจอย่างเป็นรูปธรรม

ปัญหาสำคัญประการหนึ่งคือ หลายองค์กรมักให้ความสำคัญกับการเลือกใช้โมเดลที่มีประสิทธิภาพสูงตามมาตรฐานสากล มากกว่าการพิจารณาว่าโมเดลใดเหมาะสมกับโจทย์งานจริงขององค์กร ส่งผลให้การลงทุนด้าน AI บางส่วนยังคงอยู่ในระดับโครงการนำร่อง และไม่สามารถขยายผลได้อย่างแท้จริง ดังนั้น การนำ AI ไปใช้ให้ประสบความสำเร็จควรเริ่มจากการใช้งานที่มีความชัดเจน วัดผลได้ และสร้างคุณค่าทางธุรกิจโดยตรง เช่น การสนับสนุนงานบริการภายใน การสรุปข้อมูลจากเอกสาร การตอบคำถามด้านทรัพยากรบุคคล หรือการวิเคราะห์ข้อมูลจากศูนย์บริการลูกค้า กรณีใช้งานเหล่านี้ไม่เพียงช่วยให้องค์กรเห็นผลลัพธ์ที่จับต้องได้ แต่ยังเป็นฐานสำคัญสำหรับการเรียนรู้และพัฒนาระบบในระยะยาว

นอกจากประเด็นด้านเทคโนโลยีแล้ว ความสำเร็จของ AI ยังขึ้นอยู่กับการบริหารการเปลี่ยนแปลงภายในองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพด้วย บุคลากรจำนวนมากไม่น้อยยังมีความกังวลว่า AI จะเข้ามาทดแทนแรงงานมากกว่าการเป็นเครื่องมือสนับสนุนการทำงาน ด้วยเหตุนี้ ผู้บริหารจึงต้องให้ความสำคัญกับการสื่อสาร การพัฒนาทักษะ และการออกแบบกระบวนการทำงานใหม่ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องและส่งเสริมให้



นายเอกราช กลิ่นบุบผา Thailand AI Sales Specialist
บริษัท ภูเกิล (ประเทศไทย) จำกัด

บุคลากรสามารถทำงานร่วมกับ AI ได้อย่างเหมาะสม ขณะเดียวกัน องค์กรยังต้องเผชิญความเสี่ยงด้านความถูกต้องของข้อมูล การรั่วไหลของข้อมูล การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล และประเด็นความรับผิดชอบทางกฎหมาย จึงจำเป็นต้องมีระบบกำกับดูแล AI ที่ชัดเจนเพื่อสร้างสมดุลระหว่างนวัตกรรมและความรับผิดชอบ

โดยสรุป AI เป็นแรงขับเคลื่อนโครงสร้างที่กำลังเปลี่ยนแปลงรูปแบบการดำเนินธุรกิจและการแข่งขันขององค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ องค์กรที่สามารถสร้างความได้เปรียบได้ในระยะยาวไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ที่มีเทคโนโลยีล้ำหน้าที่สุด หากแต่เป็นผู้ที่สามารถเลือกใช้ AI ให้เหมาะสมกับการดำเนินงานของตน เริ่มต้นจากโจทย์ที่ชัดเจน ลงมือปฏิบัติจริง และพัฒนาไปพร้อมกับดูแลควบคู่กันอย่างเป็นระบบ



นายจักรรินทร์ เทติภายะนาค กรรมการบริหาร
ที่ปรึกษาธุรกิจ บริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิภาค ไทย ที่ปรึกษาธุรกิจ จำกัด

นายจักรรินทร์ เทติภายะนาค กรรมการบริหาร ที่ปรึกษาธุรกิจ และนายธนายุทธ ศรีอริยวัฒน์ กรรมการบริหาร ที่ปรึกษาภาคบริการทางการเงิน บริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิภาค ไทย ที่ปรึกษาธุรกิจ จำกัด บรรยาย หัวข้อ “AI Governance and Risk Management” กล่าวว่า ท่ามกลางกระแสการเปลี่ยนแปลงของโลกยุคดิจิทัล AI ได้ก้าวขึ้นมาเป็นบทบาทสำคัญในการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการดำเนินธุรกิจทั่วโลกอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมประกันภัย ซึ่งถือเป็นธุรกิจที่ขับเคลื่อนด้วยพลังของข้อมูลกำลังเผชิญกับความท้าทายและโอกาสครั้งสำคัญ ในการนำ AI มาใช้ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจ ตั้งแต่การวิเคราะห์ข้อมูลการประเมินความเสี่ยงการออกแบบผลิตภัณฑ์ ประกันภัยตลอดจนการยกระดับประสบการณ์ของลูกค้าให้ดียิ่งขึ้น ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า AI ได้เข้ามามีบทบาทในการพลิกโฉมกระบวนการดำเนินธุรกิจอย่างชัดเจน อย่างไรก็ตาม การนำ AI มาใช้ในวงกว้างก็นำมาซึ่งความเสี่ยงรูปแบบใหม่ที่มีความซับซ้อนมากขึ้น ทั้งด้านความถูกต้อง ความเป็นธรรมและความโปร่งใส ตลอดจนความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูล

ในปัจจุบัน บริษัทประกันภัยทั่วโลกต่างให้ความสำคัญกับ AI ในฐานะเครื่องมือที่สร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน ตั้งแต่ระดับกลยุทธ์องค์กรไปจนถึงระดับปฏิบัติการ ซึ่งแบ่งตามการใช้งานออกเป็น 5 มิติ ได้แก่ ลดต้นทุนและเร่งกระบวนการทำงาน (Efficiency) เพิ่มประสิทธิภาพของบุคลากร (Productivity) ปรับปรุงคุณภาพการตัดสินใจ (Effectiveness) สร้างรายได้และขยายตลาด (Growth) พัฒนาความรู้ด้าน AI และข้อมูลภายในองค์กร (Expertise) โดยบริษัทประกันภัยชั้นนำระดับโลกอย่าง Zurich, Aviva และ Lemonade ได้นำ AI มาประยุกต์ใช้เพื่อช่วยลดต้นทุน ปรับปรุงกระบวนการเคลม และยกระดับความพึงพอใจของลูกค้า

อย่างไรก็ตาม บริษัทประกันภัยยังต้องเผชิญแรงกดดันในการพิสูจน์ความคุ้มค่าของการลงทุน และการบริหารความเสี่ยงที่เกิดจาก AI ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะความเสี่ยงด้านการทุจริต อาทิ การปลอมเอกสารการเคลม การใช้ Deepfake ปลอมตัวผู้เอาประกันภัย การสร้างภาพความเสียหายปลอมเพื่อเรียกร้องค่าสินไหม และการใช้ Chatbot ให้ข้อมูลผิดพลาดจนเกิดความเสียหายทางกฎหมาย จากรายงาน Insurance Fraud Statistics 2025 ชี้ให้เห็นถึงการทุจริตด้านประกันภัยในสหรัฐอเมริกาที่มีมูลค่าสูงถึงกว่า 308.6 พันล้านดอลลาร์ต่อปี เหตุการณ์เหล่านี้ชี้ให้เห็นถึงกระบวนการตรวจสอบและพิจารณาสินไหมทดแทนว่ามีความซับซ้อนและทำได้ยากยิ่งขึ้น

ด้วยเหตุนี้ การกำกับดูแล AI (AI Governance) จึงมีบทบาทสำคัญในการทำให้องค์กรสามารถนำ AI มาใช้งานได้อย่างมีความรับผิดชอบ โปร่งใส และสามารถควบคุมความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการกำกับดูแล AI ในองค์กรควรยึดแนวทางแบบ Risk-based Approach และ Principle-based Approach โดยมีหัวใจสำคัญอยู่ที่การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) และการประเมินผลกระทบ (Impact Assessment) ควบคู่กันอย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะการนำ AI มาใช้ในกระบวนการสำคัญ เช่น Underwriting และ Claims ซึ่งจัดเป็น “High-risk use case” ที่ต้องได้รับการกำกับดูแลอย่างเข้มงวด องค์กรจึงสามารถนำกรอบมาตรฐานสากลมาเป็นแนวทางในการบริหารความเสี่ยง ได้แก่ ISO/IEC 42001, ISO/IEC 23894, ISO/IEC 27001 และ NIST AI Risk Management Framework ซึ่งครอบคลุมประเด็นสำคัญ อาทิ AI Risk Management, AI Impact Assessment, Data Governance และ AI Security นอกจากนี้ แนวคิด TEVV (Test, Evaluation, Verification, Validation) ยังมีบทบาทสำคัญในการตรวจสอบและยืนยันความถูกต้อง ความเหมาะสม และความปลอดภัยของระบบ AI ก่อนนำไปใช้งานจริง ภายใต้กรอบดังกล่าว การจัดตั้ง AI Governance ที่มีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องมีโครงสร้างการกำกับดูแลที่ชัดเจน โดยประกอบด้วยหน่วยงานหลัก เช่น AI Governance Council, AI Development Team, AI Service Team และ IT Management ซึ่งร่วมกันกำหนดทิศทาง ควบคุม และสนับสนุนการใช้งาน AI ภายในองค์กร ควบคู่กับการกำหนดนโยบายที่สำคัญ ได้แก่ AI Policy, AI Risk Assessment, AI Impact Assessment และ AI Usage Policy เพื่อให้การพัฒนาและการใช้งาน AI เป็นไปอย่างสอดคล้องกับกฎหมาย มาตรฐาน และหลักจริยธรรมต้องอาศัยการกำหนดบทบาทและความรับผิดชอบของคนในองค์กรอย่างชัดเจน (Roles and Responsibilities: R&R) ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้องค์กรสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงและกำกับดูแล AI ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นระบบ

ในยุคที่ AI กลายเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจ โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมประกันภัย ประเด็นสำคัญไม่ได้อยู่ที่ “การใช้ AI ให้เก่ง” แต่คือ “การใช้ AI อย่างปลอดภัย มีความรับผิดชอบ และยั่งยืน” กรอบแนวคิด GUARD จึงเข้ามามีบทบาทในการช่วยให้องค์กรสามารถกำกับดูแล AI ได้อย่างเป็นระบบ ตั้งแต่การวางโครงสร้างและนโยบายที่ชัดเจน การทำความเข้าใจความเสี่ยงอย่างรอบด้าน การปรับตัวให้สอดคล้องกับความซับซ้อนของ AI การลดผลกระทบจากความเสี่ยง ไปจนถึงการสร้างความโปร่งใสและความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การนำ AI มาใช้จึงไม่ใช่เพียงการลงทุนด้านเทคโนโลยี แต่เป็นการเปลี่ยนแปลงเชิงกลยุทธ์ที่ต้องอาศัยการบูรณาการระหว่าง AI Governance, Risk Management เพื่อลดความเสี่ยงและเสริมสร้างความเชื่อมั่นในระยะยาว ซึ่งเป็นกุญแจสำคัญในการขับเคลื่อนองค์กรให้เติบโตอย่างมั่นคงในโลกดิจิทัลที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ท้ายที่สุด ในวันที่ AI กลายเป็นหัวใจสำคัญของการขับเคลื่อนองค์กร คำถามที่สำคัญไม่ใช่แค่ “เราจะใช้ AI อย่างไรให้เก่งขึ้น” แต่คือ “เราจะใช้ AI อย่างปลอดภัยและรับผิดชอบต่ออย่างไร”



นายธนยุทธ ศรีอริยวัฒน์ กรรมการบริหาร ที่ปรึกษา ภาครัฐบริการทางการเงิน บริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิภาคเอเชีย ที่ปรึกษารัฐกิจ จำกัด

นายสิริวิทย์ ฉายะวาณิชย์ Head of Priceza Money บริษัท ไพร์ชซ่า มั่นนี้ จำกัด บรรยายหัวข้อ “Key Challenges in the Era of Generative AI” กล่าวว่า ในยุคที่ Generative AI อย่าง ChatGPT, Gemini หรือ Claude เข้ามามีบทบาทสำคัญ คำถามที่คนทำงานทุกคนต้องเผชิญคือ “คุณค่าของงานเราจะเหลืออยู่หรือไม่ในยุคที่ทุกคนเข้าถึง AI ได้?” สำหรับคนในแวดวงการประกันภัยที่ต้องรับมือกับข้อมูลที่ซับซ้อนและเงื่อนไขที่ละเอียดอ่อน การทำความเข้าใจ “กลไก” และ “จุดบอด” ของ AI จึงเป็นกุญแจสำคัญในการเปลี่ยนผ่านจากผู้ที่ถูกแทนที่มาเป็นผู้ควบคุมเทคโนโลยีอย่างมืออาชีพ แม้ AI จะฉลาด แต่หัวใจของมันคือการทำงานเชิงสถิติและความน่าจะเป็น ไม่ใช่ความถูกต้องเสมอไป สิ่งที่คุณงานต้องระวังประกอบด้วย

1) Hallucination (อาการหลอน): AI มักให้ข้อมูลที่ถูกต้องอย่างแนบเนียน เช่น กรณีทำนายความในสหรัฐอเมริกา ใช้ AI อ้างอิงเลขคดีที่ไม่มีอยู่จริงจนถูกลงโทษ หรือในประเทศไทยที่ AI ตีความชื่อกรมธรรม์ประกันภัย “ONE MINI” ว่าเป็นประกันภัยชั้น 1 เพียงเพราะมีคำว่า “ONE” ทั้งที่ความจริงเป็นชั้น 3+

2) อาการตอบเอาใจมนุษย์ (RLHF): AI ถูกเทรนมาเพื่อให้ได้คะแนนดีจากมนุษย์ หากเราถามว่าในทิศทางที่ผิด AI มักจะตอบตามใจเรามากกว่าจะได้แย้งด้วยข้อเท็จจริง

3) ข้อมูลไม่อัปเดต (Outdated Info): AI มีข้อจำกัดเรื่อง Knowledge Cutoff เช่น การประกาศยกเลิกระบุผู้ซื้อในปี 2569 ของสำนักงาน คปภ. ซึ่ง AI อาจตอบผิดเพราะข้อมูลที่มีล่าสุดก่อนประกาศจะออกแล้วมีผลบังคับใช้ตามประกาศล่าสุด



นายสิริวิทย์ ฉายะวาณิชย์ Head of Priceza Money บริษัท ไพร์ชซ่า มั่นนี้ จำกัด



ดังนั้นหลายองค์กรพยายามแก้ปัญหาข้อมูลผิดพลาดด้วยการทำ Internal AI หรือที่เรียกว่า RAG (Retrieval-Augmented Generation) แม้วิธีนี้จะช่วยลดความเสี่ยงได้ แต่ไม่ได้หมายความว่าทั้งหมดไป เพราะ “นิสัย” เดิมของ AI ยังอยู่ หากคู่มือหรือตำราที่เราป้อนให้มันมีความขัดแย้งกัน หรือมีปริมาณข้อมูลเก่าที่หนาแน่นกว่าข้อมูลใหม่ AI ยังคงเลือกหยิบข้อมูลที่ “น่าจะเป็น” มากกว่า “ถูกต้อง” มาตอบอยู่ดี ตลอดจนกลยุทธ์การอยู่รอด AI ถูกมองว่าเป็น “เด็กฝึกงาน” เพื่อรักษาคุณค่าของการทำงาน จึงต้องเปลี่ยนมุมมองต่อ AI จาก “ผู้เชี่ยวชาญ” ให้เป็น “เด็กฝึกงานที่มีข้อมูลมหาศาล” โดยอาศัยทักษะสำคัญ 2 ประการ

1) Inspection (การตรวจสอบ): ยิ่งเรามีความรู้จริง มากเท่าไร จะยิ่งตรวจสอบผลลัพธ์จาก AI ได้แม่นยำเท่านั้น การใช้ AI เพื่อรวบรวมข้อมูลแล้วเราทำหน้าที่ “Re-check” จะช่วยทุนแรงแทนที่จะต้องนั่งรวบรวมข้อมูลเองทั้งหมด ให้ AI ทำหน้าที่รวบรวมมาให้ แล้วมนุษย์ทำหน้าที่ตรวจสอบความถูกต้องในขั้นตอนสุดท้าย AI สามารถเสนอวิธีแก้ปัญหาได้เป็นสิบวิธีในเวลาอันสั้น หน้าที่ของมนุษย์ คือการใช้ประสบการณ์เลือกวิธีที่ “เหมาะสมที่สุด” มาใช้งาน จะเป็นการลดข้อผิดพลาดได้อย่างมหาศาล

2) Integration (การบูรณาการ) คนที่รู้จริงจะสามารถออกคำสั่งที่แม่นยำได้ เช่น แทนที่จะถามกว้าง ๆ ว่า “ประกันภัยตัวนี้คืออะไร” ให้ระบุรายละเอียดเพื่อใช้ AI เป็นการขอความเห็นที่สองในการตรวจสอบทบทวนความถูกต้องของข้อมูลที่ลึกซึ้งยิ่งขึ้น

คนทำงานที่อยู่รอดไม่ใช่คนที่ปฏิเสธ AI แต่คือคนที่สามารถนำความเชี่ยวชาญของตนเองมาทำงานร่วมกับ AI ได้อย่างสอดคล้องลงตัว ไม่ว่าจะเป็นการใช้ AI ช่วยเรียบเรียงบทความให้เข้าใจง่ายขึ้น การวิเคราะห์ข้อมูลลูกค้าจำนวนมหาศาลเพื่อพัฒนาหน้าเว็บ หรือแม้แต่การรับมือกับเทรนด์ใหม่อย่าง GEO (Generative Engine Optimization) ที่ย่ำที่สุดแล้ว ข้อมูลประกันภัยมีความซับซ้อนและมีรายละเอียดที่ละเอียดอ่อนเกินกว่าจะฝากความหวังไว้ที่ AI เพียงอย่างเดียว ความรู้จริงและการตรวจสอบโดยมนุษย์จึงเป็น “หัวใจ” ที่ AI ไม่สามารถแทนที่ได้ และเป็นกุญแจสำคัญที่จะยกระดับงานที่ยอดเยี่ยมอยู่แล้วให้ก้าวไปสู่จุดที่ดีที่สุด

จากการสัมมนาครั้งนี้สะท้อนให้เห็นอย่างชัดเจนว่า AI กำลังเป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญที่เปลี่ยนโฉมภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยทั้งในด้านการเพิ่มประสิทธิภาพ การวิเคราะห์ข้อมูล และการสร้างนวัตกรรมใหม่ ๆ แต่ในขณะเดียวกันก็แฝงไว้ด้วยความเสี่ยงด้านความถูกต้องของข้อมูล ความเป็นส่วนตัว กฎหมาย และจริยธรรม ดังนั้นการนำ AI มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดจึงไม่ใช่เพียงการเข้าถึงเทคโนโลยีที่ทันสมัย หากแต่ต้องอาศัยความรู้ ความเข้าใจ การกำกับดูแลที่เหมาะสม และการตรวจสอบโดยมนุษย์ควบคู่กันไป เพื่อให้องค์กรสามารถประยุกต์ใช้ AI ได้อย่างมีความรับผิดชอบ ยั่งยืน และสอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนในอนาคตต่อไป





★ ประชุม OIC Meets CEO 2026

ดร.สมพร สืบถวิลกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย พร้อมด้วยคณะกรรมการบริหารและบริษัทประกันวินาศภัย เข้าร่วมการประชุมผู้บริหารระดับสูงด้านการประกันภัย (OIC Meets CEO 2026) ครั้งที่ 1/2569 ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย สมาคมประกันชีวิตไทย สมาคมนายหน้าประกันภัยไทย และสมาคมตัวแทนประกันชีวิตและที่ปรึกษาทางการเงิน เข้าร่วมหารือแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เพื่อขับเคลื่อนธุรกิจประกันภัยไทยให้พร้อมรับมือความเสี่ยงรูปแบบใหม่ และเท่าทันการเปลี่ยนแปลงของโลกยุคปัจจุบัน โดยมี นายชูฉัตร ประมูลผล เลขาธิการ คปภ. เป็นประธานในที่ประชุม เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2569 ณ อาคารอเนกประสงค์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ สำนักงาน คปภ.

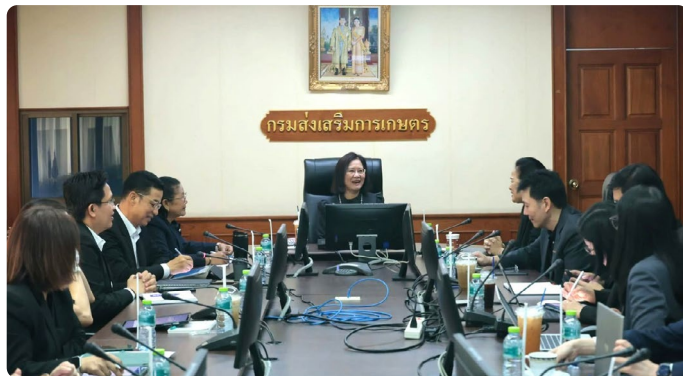
★ ประชุมคณะกรรมการโครงการระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลภายในอุตสาหกรรม (Open Insurance) ครั้งที่ 1/2569

ผู้แทนจากคณะกรรมการประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ คณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ สมาคมประกันวินาศภัยไทย เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการโครงการระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลภายในอุตสาหกรรม (Open Insurance) ครั้งที่ 1/2569 ของสำนักงาน คปภ. ซึ่งมี ดร.ชยานันท์ เกิดผลงาม รองเลขาธิการ ด้านกลยุทธ์และเทคโนโลยี เป็นประธานในที่ประชุม เพื่อรับทราบการรายงานความคืบหน้าของโครงการ..รวมถึงสถานะปัจจุบันที่อยู่ในระหว่างดำเนินการ ผลการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง และแผนการดำเนินงาน ปี 2569 เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2569 ณ ห้องประชุมสถาบันประกันภัยระดับสูง ชั้น 2 สำนักงาน คปภ.



☀️ การเสวนาแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ด้านกฎหมายและกฎระเบียบ (Coffee Talk) ครั้งที่ 2

คณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ จัดการเสวนาแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ด้านกฎหมายและกฎระเบียบ (Coffee Talk) ครั้งที่ 2 เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและประสบการณ์ด้านกฎหมายและกฎระเบียบ เสริมสร้างความเข้าใจที่สอดคล้องกัน และส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนารูฏกิจประกันภัย โดยมีหัวหน้าฝ่ายกฎหมายและผู้รับผิดชอบด้านการกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายเข้าร่วม เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2569 ณ ห้องสัมมนา 501 ชั้น 5 สมาคมประกันวินาศภัยไทย



☀️ ประชุมขับเคลื่อนการพัฒนาระบบวิเคราะห์พื้นที่เสียหายจากภัยพิบัติ ด้วยข้อมูลวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

ดร. พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย เข้าร่วมประชุมขับเคลื่อนการพัฒนาระบบวิเคราะห์พื้นที่เสียหายจากภัยพิบัติ ด้วยข้อมูลวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการประเมินความเสียหายให้มีความถูกต้อง รวดเร็ว และตรวจสอบได้ร่วมกับ บริษัท ไทยคม จำกัด (มหาชน) และกรมส่งเสริมการเกษตร โดยมีนางอัญชลี สุวจิตตานนท์ อธิบดีกรมส่งเสริมการเกษตร เป็นประธานในที่ประชุม เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2569 ณ ห้องประชุมศูนย์ปฏิบัติการกรมส่งเสริมการเกษตร (OR) ชั้น 2 อาคาร 1 กรมส่งเสริมการเกษตร

☀️ รับมอบกระเช้าสวัสดิ์ปีใหม่ สมาคมนายหน้าประกันภัยไทย

ดร.สมพร สืบถวิลกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย รับมอบกระเช้าสวัสดิ์ปีใหม่จาก นายศุภกิจ ศุภบรรณพงศ์ อุปนายกสมาคมนายหน้าประกันภัยไทย ผู้แทนนายกสมาคมฯ และคณะผู้บริหารในโอกาสสวัสดิ์ปีใหม่ 2569 อีกทั้งแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นและหารือแนวทางความร่วมมือในการส่งเสริมและพัฒนารูฏกิจประกันวินาศภัยร่วมกัน เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2569 ณ ห้องสัมมนา 501 ชั้น 5 สมาคมประกันวินาศภัยไทย



★ เข้าพบเลขาธิการ ปปง. เนื่องในโอกาสขึ้นปีใหม่ 2569 พร้อมหารือประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจประกันวินาศภัย

คณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ สมาคมประกันวินาศภัยไทย เข้าพบ นายเทพสุ บวรโชติดารา เลขาธิการคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน (ปปง.) เนื่องในโอกาสขึ้นปีใหม่ 2569 พร้อมหารือประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจประกันวินาศภัย เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจร่วมกันระหว่างหน่วยงานและภาคธุรกิจประกันวินาศภัยเกี่ยวกับบทบาท หน้าที่ และความคาดหวังของภาคธุรกิจประกันวินาศภัยได้กรอบการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน ตลอดจนแลกเปลี่ยนมุมมองเชิงนโยบาย แนวทางการประเมินความเสี่ยงรายภาคธุรกิจ การรายงานธุรกรรม แนวปฏิบัติเกี่ยวกับการตรวจสอบบุคคลที่มีสถานภาพทางการเมือง (PEPs) และการเตรียมความพร้อมรองรับหลักเกณฑ์และแนวโน้มการกำกับดูแลในอนาคต เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2569 ณ สำนักงาน ปปง. ถนนพญาไท แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ



★ งานสัมมนา “Empower & Elevate: เสริมพลังขับเคลื่อนสมาคมการค้าอย่างยั่งยืน”

ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมเสวนาในงานสัมมนา “Empower & Elevate: เสริมพลังขับเคลื่อนสมาคมการค้าอย่างยั่งยืน” เพื่ออัปเดตหลักเกณฑ์การประกวด สมาคมการค้าดีเด่น ประจำปี 2569 เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2569 ณ ศูนย์ประชุมกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ชั้น 6 กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์



การอบรมเรื่อง “การพิจารณารับประกันภัยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Marine Cargo Underwriting)”

คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ จัดการอบรมเรื่อง “การพิจารณารับประกันภัยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Marine Cargo Underwriting)” ซึ่งครอบคลุมการวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้า (Risk Exposure Identification) แนวทางบริหารและลดความสูญเสีย (Managing Loss Potential) ตลอดจนความรู้เกี่ยวกับมาตรการคว่ำบาตรระหว่างประเทศ (Sanctions) และผลกระทบต่อ การประกันภัยการขนส่ง ช่วยเพิ่มพูนความชำนาญในการปฏิบัติงานยกระดับประสิทธิภาพในการพิจารณารับประกันภัยการขนส่งสินค้าให้มีความรอบคอบและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างบริษัทสมาชิก โดยได้รับเกียรติจากนายจุฑาวัช เพ็งศรี ประธานคณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ เป็นประธานเปิดงาน เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2569 ณ ห้องสัมมนา 501 สมาคมประกันวินาศภัยไทย



ประชุมหารือความคืบหน้าแนวทางการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายลำดับรองด้านการจัดการประกันภัย

ผู้แทนคณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ และคณะกรรมการประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ สมาคมประกันวินาศภัยไทย เข้าร่วมการประชุมหารือความคืบหน้าเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการจัดการประกันภัย รวมถึงการพัฒนาตัวตรวจจับพฤติกรรมกรรมการจัดการประกันภัยจากระบบรายงานการฉ้อฉลของสำนักงาน คปภ. เพื่อศึกษาและจัดทำหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติในการป้องกันและปราบปรามการฉ้อฉลประกันภัยให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยมีนายจอม จิระแพทย์ ผู้ช่วยเลขาธิการ สายกฎหมายและคดี สำนักงาน คปภ. เป็นประธานในที่ประชุม พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่สายกฎหมายและคดี สำนักงาน คปภ. เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2569 ณ ห้องประชุมสถาบันวิทยาการประกันภัยระดับสูง ชั้น 2 สำนักงาน คปภ.



☀️ การเสวนาแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ด้านการแพทย์และการรักษาพยาบาลที่เกี่ยวข้องกับประกันภัย (Coffee Talk) ครั้งที่ 1

คณะแพทย์ที่ปรึกษา สมาคมประกันวินาศภัยไทย จัดกิจกรรม “การเสวนาแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ด้านการแพทย์และการรักษาพยาบาลที่เกี่ยวข้องกับประกันภัย (Coffee Talk) ครั้งที่ 1” เพื่อเปิดโอกาสให้บริษัทสมาชิกได้ทำความรู้จักกับคณะแพทย์ที่ปรึกษา พร้อมร่วมแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ด้านการแพทย์และการรักษาพยาบาลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันวินาศภัย ตลอดจนแบ่งปันประเด็นด้านการพิจารณาสินไหมทดแทนที่เกี่ยวข้องกับการแพทย์และการรักษาพยาบาลในปัจจุบัน อันจะเป็นประโยชน์ต่อการนำไปประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการสินไหมทดแทนให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยได้รับเกียรติจาก นายแพทย์เทอดศักดิ์ โรจน์สุรภิตติ ประธานคณะแพทย์ที่ปรึกษา สมาคมประกันวินาศภัยไทย เป็นประธานเปิดงาน เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2569 ณ ห้องสัมมนา 501 ชั้น 5 สมาคมประกันวินาศภัยไทย

☀️ การเสวนาแลกเปลี่ยนความคิดเห็น “Arbitration Coffee Talk : จิบกาแฟ แชร์ปัญหา พัฒนางานระงับข้อพิพาท”

นางสาวกัลยา จุกหอม รองผู้อำนวยการบริหาร และทีมผู้บริหาร สำนักงานอนุญาโตตุลาการ จัดกิจกรรม Arbitration Coffee Talk: จิบกาแฟ แชร์ปัญหา พัฒนางานระงับข้อพิพาท เพื่อหารือและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นด้านการระงับข้อพิพาทอย่างเป็นกันเองโดยภายในงานมีการนำเสนอข้อมูลสถิติข้อพิพาทที่สำคัญ พร้อมทั้งเปิดเวทีรับฟังปัญหาและอุปสรรค พร้อมทั้งข้อเสนอแนะมุมมองต่าง ๆ ผู้ปฏิบัติงาน เพื่อนำมาปรับเป็นแนวทางลดขั้นตอน แก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น เพื่อให้การพิจารณาตัดสินรวดเร็วยิ่งขึ้น นอกจากนี้ สำนักงานฯ ได้กำหนดทิศทางการดำเนินงาน ในปี 2569 เน้นการนำเทคโนโลยีมาปรับใช้เพื่ออำนวยความสะดวกแก่สมาชิกอย่างเต็มรูปแบบ การจัดงานในครั้งนี้ได้รับความสนใจและร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นอย่างกว้างขวางจากผู้แทนบริษัทสมาชิก เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2569 ณ สำนักงานอนุญาโตตุลาการ ชั้น 2 สมาคมประกันวินาศภัยไทย



สมาคมประกันวินาศภัยไทย ให้การต้อนรับ Swiss Re Asia Pte. Ltd.

ดร. พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย ให้การต้อนรับ Mr. Jay Bae Head Agriculture SEA, ANZ, Korea, Japan และ Mr. Michael Walz Technical Sales Lead Public Sector Solutions โดยร่วมหารือเกี่ยวกับการประกันภัยพืชผลของประเทศไทย รวมถึงแนวโน้มของอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทยหลังจากแผ่นดินไหว รวมถึงบริบทที่อาจเกิดการเปลี่ยนแปลงนโยบายการรับประกันภัยพืชผลในประเทศไทย เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2569 ณ ห้องสัมมนา 501 ชั้น 5 สมาคมประกันวินาศภัยไทย



ประชุมหารือการเตรียมความพร้อมในการบังคับใช้ SIMB II

ผู้แทนจากคณะกรรมการประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ สมาคมประกันวินาศภัยไทย เข้าร่วมประชุมหารือการเตรียมความพร้อมในการบังคับใช้ SIMB II และปัญหาที่พบ ร่วมกับสมาคมโรงพยาบาลเอกชน ซึ่งมี นายแพทย์ไพฑูรย์ เอกแสงศรี นายกสมาคมโรงพยาบาลเอกชน เป็นประธานฯ ในที่ประชุม เพื่อเตรียมความพร้อมในการบังคับใช้ต่อไป เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2569 ณ ห้องประชุมสมาคมโรงพยาบาลเอกชน ชั้น 10 อาคารเฉลิมพระบารมี 50 ปี





ต้อนรับคณะผู้แทนจาก Global World Insurance Co., Ltd. (GWI) ประเทศเมียนมา

ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย ให้การต้อนรับคณะผู้แทนจาก Global World Insurance Co., Ltd. (GWI) ประเทศเมียนมา นำโดย Mr. Soe Win Thant, Chief Executive Officer ในโอกาสเข้าศึกษาดูงานและแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการตัวแทนประกันภัยในระดับสากล เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2569 ณ ห้องประชุม 701 สมาคมประกันวินาศภัยไทย



คณะกรรมการประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ สวัสดิ์ปีใหม่ ผู้บริหารสำนักงาน คปภ.

นายปิติพงศ์ พิศาลบุตร ประธานคณะกรรมการประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ พร้อมด้วยคณะกรรมการฯ เข้าพบเพื่อสวัสดิ์ปีใหม่และมอบกระเช้าผลไม้แก่ นายอภากร ปานเลิศ รองเลขาธิการด้านกำกับ สำนักงาน คปภ. พร้อมแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นและหารือแนวทางการร่วมมือในการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจประกันวินาศภัยร่วมกัน เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2569 ณ ห้องประชุม 201 ชั้น 2 สำนักงาน คปภ.



การมอบรางวัล e-Claim Awards 2025

ดร.สมพร สืบถวิลกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย ให้เกียรติร่วมมอบรางวัล e-Claim Awards 2025 แก่โรงพยาบาลเครือข่ายมูลนิธิ เพื่อร่วมสนับสนุนการขับเคลื่อนระบบสินไหมอัตโนมัติ (e-Claim System) อย่างต่อเนื่อง ที่ช่วยยกระดับกระบวนการเคลมประกันภัยให้มีความสะดวก รวดเร็ว และเป็นมาตรฐานยิ่งขึ้น เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2569 ณ โรงแรมอัสคิน แกรนด์ คอนเวนชัน กรุงเทพฯ





ประชุมหารือการตีความกฎหมายเกี่ยวกับโครงการ Open Insurance

ผู้แทนคณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ เข้าร่วมการประชุมหารือการตีความมาตรา 865 และ 866 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลภายใต้โครงการ Open Insurance ร่วมกับผู้แทนจากสมาคมประกันชีวิตไทย สายงานเทคโนโลยีสารสนเทศ และกลุ่มงานกฎหมายของสำนักงาน คปภ. เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและสร้างความเข้าใจร่วมกันในประเด็นการตีความทางกฎหมาย รวมถึงการพิจารณารูปแบบและข้อความในการขอความยินยอมจากผู้เอาประกันภัย (Consent Form) ตลอดจนแนวทางการพัฒนา Use Case เพิ่มเติม เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการและการนำไปใช้ประโยชน์ของภาคธุรกิจได้อย่างเหมาะสมเมื่อวันที่ 30 มกราคม 2569 ณ ห้องประชุม 201 สำนักงาน คปภ.



การสัมมนา “HR Strategy: Driving Performance with Digital PMS”

คณะกรรมการพัฒนารัฐกิจและวิชาการประกันภัย โดยชมรมนักบริหารงานบุคคลธุรกิจประกันภัย จัดสัมมนาหัวข้อ “HR Strategy: Driving Performance with Digital PMS” เพื่อเสริมความรู้ด้านงาน HR ให้ทันสมัยและขับเคลื่อนผลการดำเนินงานขององค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ โดยภายในงานมีการบรรยายในหัวข้อ “เจาะลึกขั้นตอนการยื่นขอรับรองหลักสูตรต่อกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน” โดยนายวิรพงศ์ บุกกิ่ง ผู้อำนวยการ สำนักงานพัฒนาฝีมือแรงงานกรุงเทพมหานครพื้นที่ 4 และการบรรยายในหัวข้อ “HR Strategy & Digital Performance Management System” โดยนายวีรพล วีระโชติวสิน ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท วิเทคคอนซัลตัง จำกัด เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2569 ณ ห้องสัมมนา 501 สมาคมประกันวินาศภัยไทย

งานแถลงแผนพัฒนาประกันภัย ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2569-2573)

ดร.สมพร สืบถวิลกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย พร้อมด้วยคณะกรรมการบริหาร และบริษัทประกันวินาศภัย เข้าร่วมงานแถลงแผนพัฒนาประกันภัย ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2569-2573) ของสำนักงาน คปภ. เพื่อทราบถึงทิศทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาการประกันภัย โดยมีเป้าหมายสำคัญที่จะให้ระบบประกันภัยเป็นกลไกเชิงโครงสร้างในการผลักดันการเติบโตของเศรษฐกิจ และเป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการความเสี่ยงภัยของประเทศ เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2569 ณ โรงแรมแกรนด์ เซนเตอร์ พอยต์ เพอร์สทีจ กรุงเทพฯ



สัมมนาวางแผนกลยุทธ์ประจำปี 2569

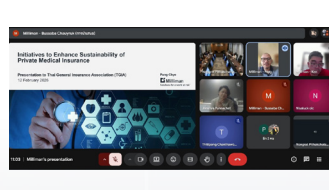
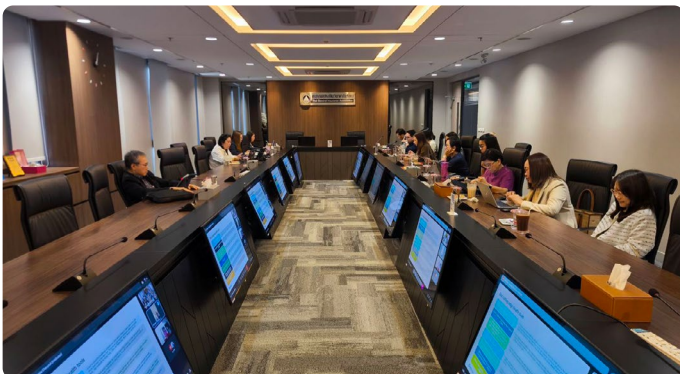
ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย นำทีมผู้บริหารและเจ้าหน้าที่สมาคมฯ ร่วมสัมมนาแผนงานประจำปี 2569 (TGIA Strategic Planning Seminar 2026) ภายใต้แนวคิด “Empowering Regional Connectivity” เพื่อกำหนดเป้าหมาย กลยุทธ์ และแผนปฏิบัติงานของสมาคมฯ ให้ชัดเจน ตลอดจนเสริมสร้างความเป็นหนึ่งเดียวภายในองค์กรและขับเคลื่อนภารกิจไปในทิศทางเดียวกัน เมื่อวันที่ 6-7 กุมภาพันธ์ 2569 ณ โรงแรมชันทารา เวลเนส รีสอร์ท แอนด์ โฮเทล จังหวัดฉะเชิงเทรา





ประชุมเชิงปฏิบัติการระดับภูมิภาค

สมาคมประกันวินาศภัยไทย เข้าร่วมการประชุมเชิงปฏิบัติการระดับภูมิภาค ภายใต้กรอบ “SEADRIF-RAISE” จัดโดย Southeast Asia Disaster Risk Insurance Facility ผ่าน SEADRIF Insurance Company ร่วมกับ องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ โดยการประชุมดังกล่าวมีผู้เข้าร่วมกว่า 50 ท่าน จาก 8 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ ไทย เวียดนาม สิงคโปร์ และญี่ปุ่น ร่วมแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น แนวทางปฏิบัติและประสบการณ์เชิงนโยบายด้านการบริหารความเสี่ยงทางการเกษตร ซึ่งสมาคมฯ ได้นำเสนอประสบการณ์พัฒนาประกันภัยพืชผลของไทยกว่า 12 ปี และย้ำความสำคัญของโครงสร้างข้อมูลที่เข้มแข็ง กลไกถ่ายโอนความเสี่ยงที่เหมาะสม และความร่วมมือภาครัฐ-เอกชน เพื่อสนับสนุนตลาดประกันภัยการเกษตรของอาเซียนให้เติบโตอย่างยั่งยืน เมื่อวันที่ 10-12 กุมภาพันธ์ 2569 ณ กรุงมะนิลา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์



รับฟังแนวคิดระดับสากลจาก Milliman ว่าด้วยความยั่งยืนประกันภัยสุขภาพเอกชน

คณะกรรมการประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ และคณะแพทย์ที่ปรึกษาของสมาคมประกันวินาศภัยไทย พร้อมผู้แทนสำนักงาน คปภ. (สายกำกับผลิตภัณฑ์ประกันภัย) เข้าร่วมรับฟังการนำเสนอจากบริษัท Milliman ในหัวข้อ “Initiatives to Enhance Sustainability of Private Medical Insurance” ผ่านระบบออนไลน์ (Google Meet) โดยได้ถ่ายทอดมุมมองเชิงลึกและกรณีศึกษานานาชาติด้านความยั่งยืนของประกันภัยสุขภาพเอกชน ครอบคลุมแนวทางควบคุมการใช้บริการทางการแพทย์ และลดปัญหาการใช้สิทธิ์เกินความจำเป็น ผ่านกลไกการร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายและการบริหารเครือข่ายสถานพยาบาล รวมถึงการประยุกต์ใช้ข้อมูลและการวิเคราะห์เชิงลึก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการติดตามองค์ความรู้และแนวโน้มสากล เพื่อการศึกษาและพัฒนาระบบประกันภัยสุขภาพเอกชนของไทยให้มีความมั่นคงและยั่งยืนในระยะยาว เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2569 ณ ห้องสัมมนา 701 ชั้น 7 สมาคมประกันวินาศภัยไทย

🌟 การพัฒนาความรู้ ความเชี่ยวชาญทางวิชาการ The National Marine Safety Investigation

นายจุฑาวัช เพ็งศรี ประธานคณะกรรมการประกันภัยทางทะเล และโลจิสติกส์ และนางสาวพิมลา เจตนาพันธ์ รองประธานคณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ เข้าร่วมการพัฒนาความรู้ ความเชี่ยวชาญทางวิชาการในการตรวจสอบและติดตามประเมินผล และการถ่ายทอดองค์ความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติในด้านการสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำของโครงการศึกษาแนวทางการสืบสวนด้านความปลอดภัยทางน้ำแห่งชาติ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The National Marine Safety Investigation) ร่วมกับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อศึกษาและกำหนดแนวทางมาตรฐานการสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำของประเทศ พัฒนาระบบฐานข้อมูล และเสริมความร่วมมือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและพัฒนาศักยภาพบุคลากร โดยได้รับเชิญจากศูนย์วิจัยโลจิสติกส์และการจัดการมหาวิทยาลัยบูรพา เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2569 ณ ห้อง Chyna Hall โรงแรมเดอะควอเตอร์ หัวลำโพง บาย ยูเอชจี



🌟 ร่วมสนับสนุนงานเดิน-วิ่ง “BAAC Charity Run’4th 2025”

สมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมสนับสนุนการจัดงานเดิน-วิ่งเพื่อการกุศล “BAAC Charity Run’4th 2025” ซึ่งจัดโดย ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร (ธ.ก.ส.) เพื่อส่งเสริมให้สมาชิกและประชาชนทั่วไปตระหนักถึงความสำคัญของการออกกำลังกาย อันเป็นพื้นฐานสำคัญของการมีสุขภาพที่ดี และช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตให้ดียิ่งขึ้น ทั้งนี้ สมาคมฯ ได้ส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าวด้วยความยินดีเป็นอย่างยิ่ง ที่ได้เป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนกิจกรรมสาธารณประโยชน์ พร้อมร่วมขับเคลื่อนและส่งเสริมสังคมสุขภาวะอย่างยั่งยืน โดยกิจกรรมจัดขึ้นเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2569 ณ ธ.ก.ส. สำนักงานใหญ่

🌟 สักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ เนื่องในเทศกาลตรุษจีน เพื่อความเป็นสิริมงคล

ดร.พงษ์ภานุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย นำคณะผู้บริหารและเจ้าหน้าที่สมาคมฯ เข้าร่วมพิธีสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ เนื่องในเทศกาลตรุษจีน ประจำปี 2569 เพื่อความเป็นสิริมงคล เสริมสร้างขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานและการดำเนินงานของสมาคมฯ เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2569 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



🌟 การสัมมนาเรื่อง “Freight Forwarder Insight เสริมสร้างความเข้าใจในธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และการบริหารความเสี่ยง”

ชมรมประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ จัดการสัมมนาในหัวข้อเรื่อง “Freight Forwarder Insight เสริมสร้างความเข้าใจในธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และการบริหารความเสี่ยง” โดยได้รับเกียรติจาก นายจุฑาวัช เพ็งศรี ประธานคณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ เป็นประธานเปิดงาน และได้รับเกียรติจากนายเฉลิมศักดิ์ กาญจนวรินทร์ นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มาบรรยายในหัวข้อ “บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของ Freight Forwarder” เพื่อเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) โดยมุ่งเน้นให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาสามารถนำความรู้ที่ได้รับไปใช้ในการพิจารณาประกันภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงพัฒนาแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมและสอดคล้องกับการพิจารณาการชดเชยค่าสินไหมทดแทน อีกทั้งยังเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างบริษัทสมาชิก เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2569 ณ ห้องสัมมนา 501 สมาคมประกันวินาศภัยไทย





ประชุมหารือแลกเปลี่ยนความกับผู้แทนจากศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.)

นายเสรี กวินรัชชโรจน์ ประธานคณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ และผู้แทนจากคณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ พร้อมด้วยผู้บริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย เข้าร่วมประชุมหารือแลกเปลี่ยนความกับผู้แทน จากศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) ในด้าน Material Solution for Net Zero และ Modern Manufacturing and Modern Transport & Road Safety และการพัฒนาเทคโนโลยีวัสดุและการออกแบบเพื่อยกระดับ ทั้งภาคการผลิตและภาคการขนส่ง เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2569 ณ ห้องประชุม 701 ชั้น 7 สมาคมประกันวินาศภัยไทย

การอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตร “Smart PR & Content Strategy: ยุทธศาสตร์การสื่อสารองค์กรด้วย Generative AI”

ชมรมประชาสัมพันธ์ประกันภัย สมาคมประกันวินาศภัยไทย จัดอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตร “Smart PR & Content Strategy: ยุทธศาสตร์การสื่อสารองค์กรด้วย Generative AI” เพื่อเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ และทักษะในการประยุกต์ใช้เครื่องมือดิจิทัล เพื่อยกระดับการ สื่อสารองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมุ่งเน้นการใช้เทคโนโลยีสมัย ใหม่และเครื่องมือ AI ในการพัฒนางานประชาสัมพันธ์ให้สอดคล้องกับบริบท การสื่อสารในยุคดิจิทัล โดยได้รับเกียรติจาก อาจารย์ยิ่งพงศ์ มั่นทรัพย์ ที่ปรึกษาด้านการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการสื่อสารและการตลาด เป็นวิทยากร เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2569 ณ ห้องสัมมนา 501 ชั้น 5 สมาคมประกันวินาศภัยไทย และผ่านระบบออนไลน์ Zoom Meeting





🌟 การแข่งขันแบดมินตันประจักษ์ ครั้งที่ 16

สโมสรสมาชิกประจักษ์ สมาคมประกันวินาศภัยไทย จัดการแข่งขันแบดมินตันประจักษ์ ครั้งที่ 16 เพื่อส่งเสริมสุขภาพที่ดี เสริมสร้างความสามัคคี และกระชับความสัมพันธ์อันดีระหว่างบริษัทสมาชิก โดยมีผู้แทนจากบริษัทประจักษ์และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมการแข่งขันอย่างคับคั่ง เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2569 ณ สนามแบดมินตัน ที.ไทยแลนด์ อารีนา บางใหญ่ จ.นนทบุรี



🌟 ร่วมแสดงความยินดี ครบรอบ 28 ปี บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

นางสาวกัลยา จุกหอม รองผู้อำนวยการบริหาร พร้อมด้วย นางสาววัลย์ลิกา บุรณทอง ผู้ช่วยผู้อำนวยการบริหาร สายงานปฏิบัติการทั่วไปและสื่อสารองค์กร เป็นผู้แทนสมาคมประกันวินาศภัยไทย มอบดอกไม้แสดงความยินดีและส่งมอบคำอวยพรเนื่องในโอกาสครบรอบ 28 ปี บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2569 ณ ห้องประชุม 501 บริษัทกลางฯ (สำนักงานใหญ่)

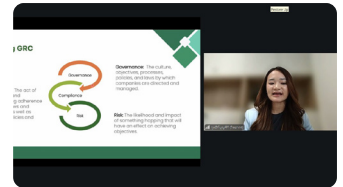
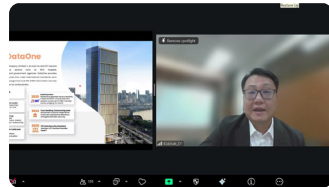
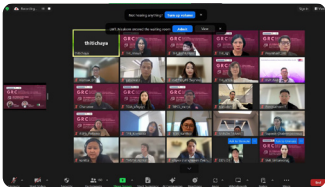
🌟 การเสวนา โครงการ “ร้านอาหารอุ่นใจมีประกันภัยคุ้มครอง”

นางเอมอร จิรสาวภาคย์ ประธานคณะกรรมการประกันภัย เบ็ดเตล็ด และนายฐิตินัย สุสัจจตานนท์ คณะกรรมการประกันภัย เบ็ดเตล็ด สมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมเป็นวิทยากรเสวนาในหัวข้อ “ความเสี่ยงของผู้ประกอบการร้านอาหาร และผลิตภัณฑ์ประกันภัยที่เหมาะสม” เพื่อเสริมสร้างความรู้ด้านการบริหารความเสี่ยง และสนับสนุนผู้ประกอบการมุ่งสู่การเป็น “ร้านอาหารอุ่นใจ มีประกันภัยคุ้มครอง” เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2569 ณ ร้าน Bk Salon สาขา สาทรประดิษฐ์ กรุงเทพฯ



การสัมมนา หัวข้อ “GRC in Action: How Technology Transforms Governance and Risk Management”

ชมรมบริหารและจัดการความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย จัดสัมมนา หัวข้อ “GRC in Action: How Technology Transforms Governance and Risk Management” เพื่อเสริมสร้างความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับแนวคิด Governance, Risk and Compliance (GRC) ในบริบทขององค์กรยุคดิจิทัล พร้อมทั้งถ่ายทอดมุมมองเชิงปฏิบัติในการนำเทคโนโลยีและระบบ GRC Platform มาประยุกต์ใช้เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการกำกับดูแล การบริหารความเสี่ยง และการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์อย่างเป็นระบบ เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2569 ผ่านระบบ Zoom Meeting



การอบรมและสอบความรู้ด้านการประกันวินาศภัย เพื่อขอรับใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย

สมาคมประกันวินาศภัยไทย จัดการอบรมและการสอบความรู้ด้านการประกันวินาศภัย เพื่อขอรับใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย ประจำเดือนกุมภาพันธ์ 2569 โดยมีผู้เข้าร่วมอบรมหลักสูตร 10 ชั่วโมง และเข้าสอบจำนวนทั้งสิ้น 41 คน เมื่อวันที่ 25-26 กุมภาพันธ์ 2569 ณ ห้องสัมมนา 501 ชั้น 5 สมาคมประกันวินาศภัยไทย





ร่วมแสดงความยินดีกับ สมาคมนายหน้าประกันภัยไทย เปิดสำนักงานใหม่

ดร.สมพร สืบถวิลกุล ประธานสภาธุรกิจประกันภัยไทย และนายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย พร้อมคณะผู้บริหารสมาคมฯ ร่วมแสดงความยินดีและมอบช่อดอกไม้แก่ ดร.นภัสนันท์ พรหมนิภา นายกสมาคมนายหน้าประกันภัยไทย เนื่องในโอกาสพิธีทำบุญเปิดสำนักงานสมาคมนายหน้าประกันภัยไทยแห่งใหม่ เพื่อความเป็นสิริมงคล เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2569 ณ ชั้น 14 อาคารสกายไนน์

ประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อพิจารณาและปรับปรุงร่างแผนยุทธศาสตร์ด้านการประกันภัยสุขภาพ ภาคสมัครใจ

ผู้แทนจากคณะกรรมการประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ สมาคมประกันวินาศภัยไทย เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อพิจารณาและปรับปรุงร่างแผนยุทธศาสตร์ด้านการประกันภัยสุขภาพ ภาคสมัครใจ ร่วมกับสำนักงาน คปภ. สมาคมประกันชีวิตไทย และสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) โดยมี นายไพฑูรย์ เปี่ยมเมตตา ผู้ช่วยเลขาธิการสายกำกับผลิตภัณฑ์ประกันภัย สำนักงาน คปภ. เป็นประธานในที่ประชุม เพื่อกำหนดทิศทางในการพัฒนาระบบประกันภัยสุขภาพภาคสมัครใจของประเทศไทยให้สามารถบูรณาการร่วมกับสวัสดิการภาครัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2569 ณ ห้องประชุมสถาบันวิทยาการประกันภัยระดับสูง ชั้น 2 สำนักงาน คปภ.



ประชุมขับเคลื่อนการพัฒนาโครงการพัฒนาการให้บริการแลกเปลี่ยนข้อมูลสำหรับภาคการเงิน

ผู้แทนคณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ และคณะกรรมการประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ สมาคมประกันวินาศภัยไทย เข้าร่วมการประชุมขับเคลื่อนการพัฒนาโครงการพัฒนาการให้บริการแลกเปลี่ยนข้อมูลสำหรับภาคการเงิน (Open Data for Consumer Empowerment) เพื่อร่วมให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางขับเคลื่อนโครงการดังกล่าว ให้เกิดการพัฒนากลไกการรับส่งข้อมูลภาคการเงิน ตลอดจนสนับสนุนให้ภาคธุรกิจสามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลในการยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงาน และเพิ่มโอกาสในการเติบโตของอุตสาหกรรมประกันภัย โดยมี ดร.ชฎานิน เกิดผลงาม รองเลขาธิการด้านกลยุทธ์และเทคโนโลยี สำนักงาน คปภ. เป็นประธานในที่ประชุม เมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2569 ณ ห้องประชุม 201 ชั้น 2 สำนักงาน คปภ.





ร่วมแสดงความยินดีในโอกาสครบรอบ 71 ปี สมาคมนักข่าวนักหนังสือพิมพ์แห่งประเทศไทย

นางสาวกัลยา จุกหอม รองผู้อำนวยการบริหาร และนางสาววัลย์ลิกา บุรณทอง ผู้ช่วยผู้อำนวยการบริหาร สายงานปฏิบัติการทั่วไป และสื่อสารองค์กร สมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมแสดงความยินดีเนื่องในโอกาสครบรอบ 71 ปี สมาคมนักข่าวนักหนังสือพิมพ์แห่งประเทศไทย “Thai Journalists Association 71st Anniversary” และร่วมรับฟังการเสวนาพิเศษหัวข้อ “โจทย์ใหญ่ประเทศไทย ความท้าทายของรัฐบาลใหม่” เมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2569 ณ ห้องแกรนด์บอลรูม ชั้น 3 โรงแรม ดิ เอ็มเมอร์อัลด์



การสัมมนาเสริมองค์ความรู้ด้าน AI และการบริหารความเสี่ยง

ชมรมบริหารและจัดการความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย จัดการสัมมนาในหัวข้อ “AI Today to AI Strategy for Risk Management: จากการใช้งานจริง สู่อการบริหารความเสี่ยงและการสร้างมูลค่าในองค์กร” เพื่อเปิดมุมมองและแลกเปลี่ยนองค์ความรู้เกี่ยวกับบทบาทของ Artificial Intelligence (AI) ที่จะช่วยยกระดับศักยภาพขององค์กรและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจ เมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2569 ณ ห้องสัมมนา 501 ชั้น 5 สมาคมประกันวินาศภัยไทย



การอบรมหัวข้อ “Mental Health Awareness & Tools for HR และกิจกรรม HR Relationship & Synergy in Insurance”

ชมรมนักบริหารงานบุคคลธุรกิจประกันภัย จัดอบรมหัวข้อ “Mental Health Awareness & Tools for HR และกิจกรรม HR Relationship & Synergy in Insurance” เพื่อเสริมสร้างความตระหนักรู้และความสำคัญของสุขภาพจิตในองค์กร ตลอดจนแนวทางและเครื่องมือที่บุคลากรด้านทรัพยากรบุคคลสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการดูแล สนับสนุน และส่งเสริมสุขภาพทางจิตของพนักงานภายในองค์กรได้อย่างเหมาะสม บรรยายโดย อาจารย์สุนิสา พ.ประสิทธิ์สถาบันบริหารสารสนเทศและการจัดการความรู้ (สสจร.) เมื่อวันที่ 6-7 มีนาคม 2569 ณ เมืองโบราณ จังหวัดสมุทรปราการ



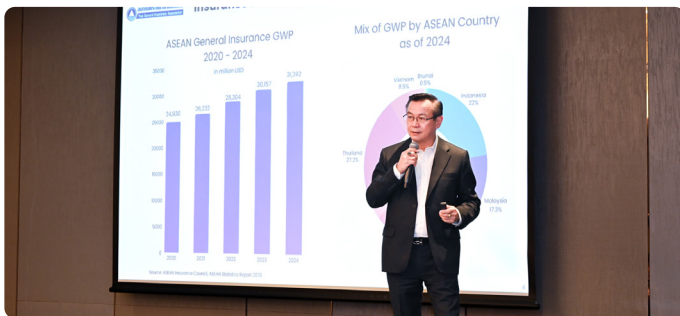
การอบรม “โครงการอบรมหลักสูตรการประกันภัยรถยนต์”

นายเสรี กวินรัชต์โรจน์ ประธานคณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ เป็นประธานเปิด “โครงการอบรมหลักสูตรการประกันภัยรถยนต์” เพื่อเสริมสร้างองค์ความรู้พื้นฐานด้านการประกันภัยรถยนต์ให้แก่บุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านประกันภัยรถยนต์ ได้แก่ เจ้าหน้าที่สำรวจอุบัติเหตุรถยนต์ เจ้าหน้าที่กฎหมายด้านประกันภัยรถยนต์ เจ้าหน้าที่พิจารณารับประกันภัยรถยนต์ และเจ้าหน้าที่พิจารณาสินไหมทดแทนรถยนต์ โดยมีนางสาวกัลยา จุกหอม รองผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย เป็นวิทยากรบรรยายหัวข้อการประกันภัยรถยนต์ ให้ความรู้ ความเข้าใจในการปฏิบัติงานด้านประกันภัยรถยนต์ อันจะช่วยยกระดับประสิทธิภาพการทำงานของบุคลากรในสายงานที่เกี่ยวข้องให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2569 ณ ห้องสัมมนา 501 ชั้น 5 สมาคมประกันวินาศภัยไทย



ร่วมบรรยายหลักสูตร “THAIFA PRIME”

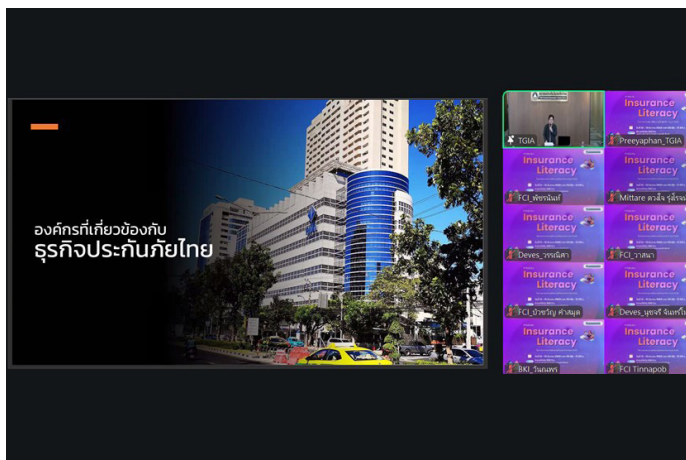
ดร.สมพร สืบถวิลกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย ได้รับเชิญจากสมาคมตัวแทนประกันชีวิตและที่ปรึกษาการเงิน เข้าร่วมเป็นวิทยากรบรรยายในหลักสูตร ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการความเสี่ยงและวางแผนด้านการประกันภัย (Professional Risk and Insurance Management Executive Program : THAIFA PRIME) ในหัวข้อ “ทิศทางและแนวโน้มอุตสาหกรรมประกันภัยของโลก” เพื่อถ่ายทอดมุมมองและแลกเปลี่ยนองค์ความรู้เกี่ยวกับแนวโน้มสำคัญของอุตสาหกรรมประกันภัยในระดับสากล ตลอดจนเสริมสร้างความรู้ด้านการบริหารความเสี่ยงและการประกันภัยแก่ผู้เข้าร่วมอบรม เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2569 ณ ห้อง Ko-Mes 1 ชั้น 1 โรงแรมชาเทรียม แกรนด์ กรุงเทพฯ



การสัมมนาหัวข้อ “เจาะลึกความเสี่ยง EV Charger: การป้องกันและระงับอัคคีภัยจากระบบชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า”

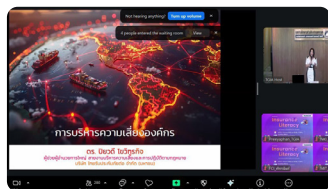
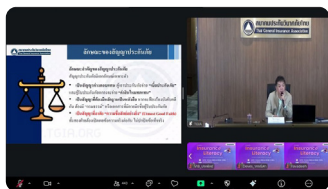
คณะกรรมการประกันภัยทรัพย์สิน โดยชมรมบริหารความเสี่ยงภัย จัดสัมมนา หัวข้อ “เจาะลึกความเสี่ยง EV Charger: การป้องกันและระงับอัคคีภัยจากระบบชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า” เพื่อเสริมสร้างความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า (EV) มาตรฐานความปลอดภัย การประเมินและการบริหารความเสี่ยง รวมถึงแนวทางการป้องกันอัคคีภัยจากการชาร์จไฟฟ้า เพื่อยกระดับศักยภาพในการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยอย่างเหมาะสม เพื่อปกป้องชีวิต ทรัพย์สิน ลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น และเสริมสร้างความมั่นคงให้แก่ระบบบริหารความเสี่ยงของอุตสาหกรรมประกันภัย เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2569 ณ ห้องสัมมนา 501 ชั้น 5 สมาคมประกันวินาศภัยไทย





การอบรมโครงการพัฒนาความรู้ด้านการประกันภัย “Insurance Literacy”

คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและวิชาการประกันภัย จัดอบรมโครงการพัฒนาความรู้ด้านการประกันภัย “Insurance Literacy” เพื่อเสริมสร้างความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับธุรกิจประกันภัยให้แก่บุคลากรในธุรกิจประกันภัย อาทิ คณาจารย์ นิสิต นักศึกษา สื่อมวลชน พนักงานเข้าใหม่ และผู้และผู้ที่อยู่ในระบบนิเวศประกันภัย เมื่อวันที่ 12-13 มีนาคม 2569 ผ่านระบบ Zoom Meeting



การอบรม “หลักสูตรฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ TFRS 17 Reinsurance Accounting: Principles and Practice”

คณะกรรมการการบัญชี-การเงิน และการลงทุน โดย ชมรมนักบัญชีประกันภัย จัดการอบรม “หลักสูตรฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ TFRS 17 Reinsurance Accounting: Principles and Practice” เพื่อสร้างความเข้าใจในหลักการพื้นฐานของการประกันภัยต่อ รวมถึงเหตุผลเชิงธุรกิจและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพัฒนาความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับศัพท์เทคนิคและโครงสร้างสัญญาที่มีผลต่อการบันทึกบัญชี พร้อมทั้งอธิบายโครงสร้างหลักของมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (TFRS 17) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัยที่ถือไว้ (Reinsurance Contracts Held) เตรียมความพร้อมก่อนเข้าสู่กระบวนการคำนวณและการบันทึกบัญชีในเชิงปฏิบัติ เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2569 ณ ห้องสัมมนา 501 ชั้น 5 สมาคมประกันวินาศภัยไทย



✿ การจัดสัมมนาเรื่อง“แนวทางการป้องกันการฉ้อฉล ประกันภัยรถยนต์” ครั้งที่ 2

สมาคมประกันวินาศภัยไทย โดยชมรมสินไหมชดเชยและชมรม
นักกฎหมายประกันภัยรถยนต์ ร่วมกันจัดสัมมนาเรื่อง “แนวทางการ
ป้องกันการฉ้อฉลประกันภัยรถยนต์” ครั้งที่ 2 เพื่อเสริมสร้างความรู้ความ
เข้าใจให้เท่าทันรูปแบบและวิธีการฉ้อฉลประกันภัยรถยนต์ในปัจจุบัน ตลอดจน
เพื่อศึกษาเรียนรู้จากกรณีศึกษาที่เกิดขึ้นจริง อันจะเป็นประโยชน์ต่อการ
ปฏิบัติงานของผู้เกี่ยวข้องในสายงาน เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2569 ณ ห้องประชุม
R.S. Grand Ballroom โรงแรมอาร์.เอส. (ราชสุกมิตร์) จังหวัดกาญจนบุรี



✿ ประชุมเตรียมความพร้อมการจัดโครงการสัมมนาเพิ่ม ประสิทธิภาพในการจัดการเรื่องร้องเรียน และระงับข้อ พิพาทด้านการประกันภัย

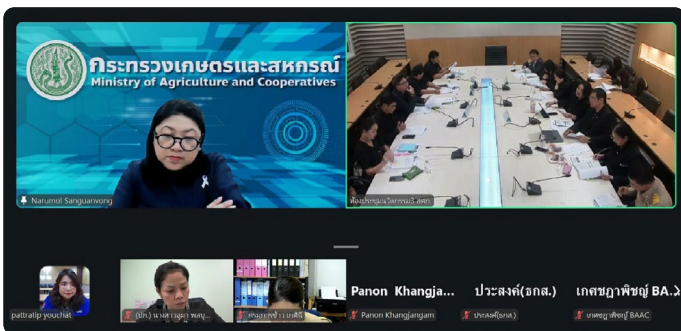
สมาคมประกันวินาศภัยไทย โดยนายสุวัฒน์ ระดมสิทธิกุล
รองประธานคณะกรรมการประกันภัยรถยนต์ นางจริญญา พรหมเชษฐ์
รองประธานคณะกรรมการประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ
นางสาวพิมลา เจตนาพันธ์ รองประธานคณะกรรมการประกันภัยทาง
ทะเลและโลจิสติกส์ นางสาวจิรภา วินิจชัยนันท์ รองประธานคณะกรรมการ
ประกันภัยทรัพย์สิน นายสมเกียรติ อิงค์สกุลสุข ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
ประกันภัยเบ็ดเตล็ด นายเชิดชัย ทองกุนา ประธานชมรมสินไหมชดเชย
ยนต์ และกรรมการชมรมสินไหมชดเชยยนต์ได้เข้าร่วมการประชุมเตรียม
ความพร้อมการจัดโครงการสัมมนาเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการเรื่อง
ร้องเรียนและระงับข้อพิพาทด้านการประกันภัยกับสำนักงาน คปภ.
เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2569 ณ ห้องประชุม
สถาบันวิทยาการประกันภัยระดับสูง สำนักงาน คปภ.





ร่วมมอบดอกไม้ถวายพรเนื่องในโอกาสวันคล้ายวันเกิด นางนวลพรรณ ล่ำซำ

นางสาววัลลิกา บุรณ์ทอง ผู้ช่วยผู้อำนวยการบริหาร สายงานปฏิบัติการทั่วไปและสื่อสารองค์กร เป็นผู้แทนสมาคมประกันวินาศภัยไทย มอบกระเช้าดอกไม้ร่วมอวยพรแก่ นางนวลพรรณ ล่ำซำ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันเกิดครบรอบ 60 ปี เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2569 ณ บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)



ประชุมคณะทำงานออกแบบระบบการประกันภัยพืชผล ครั้งที่ 1/2569

นางสาวกัลยา จุกหอม รองผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย เข้าร่วมประชุมคณะทำงานออกแบบระบบการประกันภัยพืชผล ครั้งที่ 1/2569 เพื่อพิจารณารูปแบบโครงการประกันภัยข้าวนาปี ปีการผลิต 2569 โดยมี นางสาวณัฐมล สงวนวงศ์ รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นประธานในที่ประชุม เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2569 ณ สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร และผ่านระบบ Zoom Meeting



ประชุมใหญ่สามัญ ครั้งที่ 60

ดร.สมพร สืบถวิลกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย เป็นประธานในการประชุมใหญ่สามัญ ครั้งที่ 60 เพื่อพิจารณาวาระสำคัญต่าง ๆ ตลอดจนแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานในอนาคต พร้อมทั้งเสริมสร้างความร่วมมืออันดีระหว่างสมาชิก เพื่อร่วมกันขับเคลื่อนและพัฒนาอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทยให้เติบโตอย่างมั่นคง ยั่งยืน และตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2569 ณ ห้องสัมมนา 501 สมาคมประกันวินาศภัยไทย



★ การบรรยาย หัวข้อ “Knowledge Sharing Session on Weather Intelligence for the Insurance Industry”

คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ จัดการบรรยาย หัวข้อ “Knowledge Sharing Session on Weather Intelligence for the Insurance Industry” เพื่อเรียนรู้ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมประกันภัยในหลายมิติ จากบริษัท Weathernews Inc. (Thailand) ซึ่งเป็นองค์กรชั้นนำด้าน Weather Intelligence ในระดับสากล และมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการบริหารความเสี่ยงด้านสภาพอากาศและภัยพิบัติทางธรรมชาติให้แก่ภาคธุรกิจต่าง ๆ ทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคการขนส่ง การเดินเรือ การบิน และธุรกิจประกันภัย โดยได้รับมุมมองที่เป็นประโยชน์เกี่ยวกับระบบการพยากรณ์และการแจ้งเตือนภัยพิบัติล่วงหน้าสำหรับภาคประกันภัยในการวางแผนและกำหนดเส้นทางการเดินเรือและการบิน รวมถึงมุมมองที่เป็นประโยชน์ทั้งต่อธุรกิจประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ และความเสี่ยงจากสภาพภูมิอากาศที่กำลังเกิดขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่อุตสาหกรรมประกันภัยจำเป็นต้องติดตามอย่างใกล้ชิด เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2569 ณ ห้องประชุม 701 ชั้น 7 สมาคมประกันวินาศภัยไทย



★ ประชุมคณะกรรมการสภาธุรกิจประกันภัยไทย ครั้งที่ 3/2569-2570

ดร.สมพร สืบถวิลกุล ประธานสภาธุรกิจประกันภัยไทย เป็นประธานในการประชุมคณะกรรมการสภาธุรกิจประกันภัยไทย ครั้งที่ 3/2569-2570 เพื่อหารือแนวทางการพัฒนาและขับเคลื่อนธุรกิจประกันภัยของประเทศไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน โดยที่ประชุมได้ร่วมกันแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับสถานการณ์อุตสาหกรรมประกันภัย และแนวโน้มความเสี่ยงใหม่ที่อาจส่งผลกระทบต่อภาคธุรกิจและประชาชน รวมถึงพิจารณามาตรการสำคัญในการเสริมสร้างความมั่นคงของระบบประกันภัยของประเทศไทย เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2569 ณ สมาคมประกันชีวิตไทย



★ โครงการอบรมหลักสูตรการจัดการสินไหมทดแทนรถยนต์ รุ่นที่ 4

คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ โดยชมรมสินไหมยานยนต์ จัดโครงการอบรมหลักสูตรการจัดการสินไหมทดแทนรถยนต์ รุ่นที่ 4 เพื่อพัฒนาทักษะ ความรู้ ความเข้าใจ ในเรื่องการจัดการสินไหมทดแทน ด้านการประกันภัยรถยนต์ ให้กับเจ้าหน้าที่พิจารณาสินไหมทดแทนรถยนต์ เพื่อเป็นการต่อยอดและพัฒนาองค์ความรู้ให้กับผู้ที่ผ่านการโครงการอบรม หลักสูตรการตรวจสอบอุบัติเหตุ ตลอดจนสามารถนำความรู้ที่ได้รับจากการอบรมไปปรับใช้กับงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยมีกำหนดระยะเวลาอบรม 4 วัน ได้แก่ วันที่ 27 มีนาคม 2569 วันที่ 2 เมษายน 2569 วันที่ 7 เมษายน 2569 และวันที่ 8 เมษายน 2569 โดยมีผู้ร่วมการอบรมทั้งสิ้น 75 คน จาก 37 บริษัท โดยได้รับเกียรติจาก นายเชิดชัย ทองกานา ประธานชมรมสินไหมยานยนต์ เป็นประธานเปิดโครงการ เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2569 ณ ห้องประชุม 501 ชั้น 5 สมาคมประกันวินาศภัยไทย

★ การประชุมชี้แจงแนวทางการปฏิบัติงานตามกรอบระยะเวลาการจัดซ่อมรถยนต์ สมาคมประกันวินาศภัยไทย

คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ จัดประชุมชี้แจงแนวทางการปฏิบัติงานตามกรอบการระบะเวลาการจัดซ่อมรถยนต์สมาคมประกันวินาศภัยไทย เพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติงานตามกรอบระยะเวลาการจัดซ่อมรถยนต์ของสมาคมประกันวินาศภัยไทย ให้ถูกต้องตามบันทึกข้อตกลงกำหนดระยะเวลาการจัดซ่อมรถยนต์ระหว่างบริษัทประกันวินาศภัยไทย เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2569 ณ ห้องประชุมสัมมนา 501 ชั้น 5 สมาคมประกันวินาศภัยไทย



การอบรมเชิงปฏิบัติการ Workshop on ERM & ORSA in Practice

ชมรมบริหารและจัดการความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย ร่วมกับ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จัดการอบรมเชิงปฏิบัติการ “Workshop on ERM & ORSA in Practice: Economic Capital, Internal CAR and Reverse Stress Test” เพื่อพัฒนาทักษะเชิงปฏิบัติเกี่ยวกับแนวทางการคำนวณ Economic Capital การกำหนด Internal CAR และการทำ Reverse Stress Test ให้สอดคล้องกับกรอบการบริหารความเสี่ยงองค์กร ERM และกระบวนการ ORSA ตลอดจนสามารถเชื่อมโยงผลการวิเคราะห์เข้ากับแผนธุรกิจและการวางแผนเงินกองทุนระยะ 3 ปี เพื่อยกระดับความมั่นคงทางการเงินและการบริหารความเสี่ยงขององค์กรให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ สำนักงาน คปภ. กำหนด โดยได้รับเกียรติจาก นายสุทิม รัตนาลัย กรรมการผู้จัดการ และที่ปรึกษาด้านคณิตศาสตร์ประกันภัย และนายสุวพันธ์ แสงประกาย ที่ปรึกษาด้านคณิตศาสตร์ประกันภัย บริษัท ทีม เอ็กซ์เชลเลนซ์ คอนซัลติ้ง จำกัด เป็นวิทยากร เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2569 และวันที่ 1 เมษายน 2569 ณ ห้องสัมมนา 501 ชั้น 5 สมาคมประกันวินาศภัยไทย





โครงสร้างพิภดอัตราเบี้ยประกันภัย และกลไกความรับผิดชอบสำหรับยานยนต์อัตโนมัติ: จากความเสี่ยงเชิงพฤติกรรมสู่ความเสี่ยงเชิงระบบ



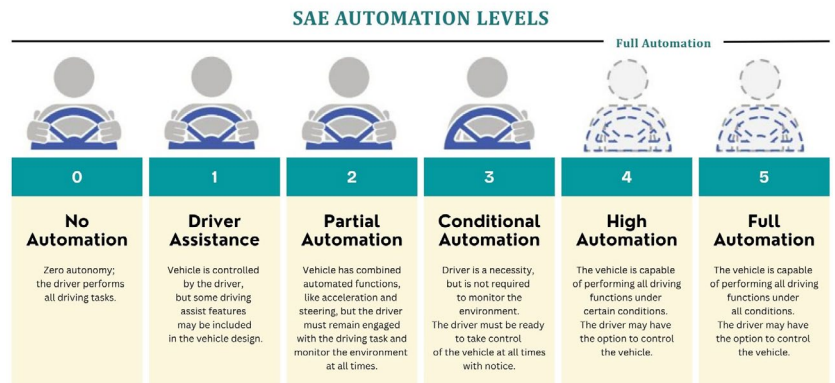
โดย นางสาวกรรณกาญจน์ ยิ่งยง
นายกัฏฐิธิธิธิธิธิ
บริษัท ไทยอินชัวร์นส์ รีเสิร์ช แอนด์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด

ความก้าวหน้าของเทคโนโลยียานยนต์อัตโนมัติ (Autonomous Vehicles: AV) กำลังผลักดันให้อุตสาหกรรมประกันภัยทั่วโลกก้าวเข้าสู่การปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานครั้งใหญ่ที่สุดนับตั้งแต่การกำเนิดของรถยนต์ในศตวรรษที่ 19 การเปลี่ยนผ่านจากระบบการขับขี่โดยมนุษย์ไปสู่ระบบที่ควบคุมด้วยปัญญาประดิษฐ์ไม่ได้เป็นเพียงการเปลี่ยนแปลงในเชิงเทคนิคเท่านั้น แต่เป็นการเปลี่ยนแปลงในเชิงปรัชญาของความเสี่ยง (Philosophy of Risk) จากความเสี่ยงเชิงพฤติกรรม (Behavioral Risk) ไปสู่ความเสี่ยงเชิงผลิตภัณฑ์และระบบ (Product and Systemic Risk) ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อการกำหนดพิภดอัตราเบี้ยประกันภัย ที่ต้องอาศัยชุดข้อมูลใหม่ที่ไม่เคยมีมาก่อนในระบบประกันภัยรถยนต์แบบดั้งเดิม

ในประเทศไทยแม้ว่าเทคโนโลยียานยนต์อัตโนมัติจะยังอยู่ในขั้นตอนของการทดสอบในพื้นที่ปิดหรือเขตพื้นที่นวัตกรรม แต่การเตรียมความพร้อมด้านพิภดอัตราเบี้ยประกันภัยถือเป็นภารกิจเร่งด่วนสำหรับหน่วยงานกำกับดูแลอย่างสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) การศึกษาแบบจำลองจากประเทศผู้นำด้านเทคโนโลยี เช่น สหรัฐอเมริกา เยอรมนี สหรัฐอเมริกา และจีน จึงเป็นกุญแจสำคัญในการวิเคราะห์เชิงสถิติเพื่อกำหนดพิภดอัตราเบี้ยที่เหมาะสม ยุติธรรม และสอดคล้องกับบริบทของความเสี่ยงทางเทคโนโลยี

โครงสร้างพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัย ตามระดับอัตโนมัติของ SAE

หัวใจสำคัญของการกำหนดพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ไร้คนขับเริ่มจากการจำแนกระดับของเทคโนโลยีตามมาตรฐานของ Society of Automotive Engineers (SAE) J3016 ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลที่แบ่งระดับการขับเคลื่อนอัตโนมัติออกเป็น 6 ระดับ (Level 0-5) โดยแต่ละระดับมีนัยสำคัญต่อภาระความรับผิดชอบทางกฎหมายและวิธีการประเมินความเสี่ยงที่แตกต่างกัน



ที่มา: The Digital Insurance

การเปลี่ยนผ่านของปัจจัยกำหนดความเสี่ยง (Rating Factors)

ในระบบประกันภัยแบบดั้งเดิม (SAE Level 0-2) ปัจจัยหลักในการกำหนดเบี้ยประกันภัยจะผูกติดอยู่กับตัวผู้ขับขี่ที่สำคัญ (Driver-centric) เช่น อายุ ประสบการณ์การขับขี่ ประวัติการเคลม และพื้นที่ที่อาศัยอยู่ อย่างไรก็ตาม เมื่อรถยนต์พัฒนาไปสู่ระดับ 3 ขึ้นไป (Level 3-5) ปัจจัยเหล่านี้จะค่อยๆ ลดบทบาทลง และถูกแทนที่ด้วยปัจจัยเชิงเทคนิค (Machine-centric) เช่น เวอร์ชันของซอฟต์แวร์ ความสมบูรณ์ของระบบเซนเซอร์ และขอบเขตพื้นที่การทำงานของระบบอัตโนมัติ (Operational Design Domain: ODD)

ระดับความขับเคลื่อนอัตโนมัติ (SAE)	บทบาทหลักของมนุษย์	ปัจจัยหลักในการคิดพิกัดเบี้ยประกันภัย	แหล่งที่มาของความเสี่ยง (Liability)
ระดับ 0-2: Driver Support	ผู้ขับขี่ต้องควบคุมตลอดเวลา	พฤติกรรมมนุษย์, ประวัติการขับขี่, อุปกรณ์ ADAS	ผู้ขับขี่
ระดับ 3: Conditional Automation	พร้อมเข้าควบคุมเมื่อระบบร้องขอ	ข้อมูล Telematics, การสลับโหมดขับขี่, ซอฟต์แวร์	ผสมผสาน
ระดับ 4-5: Automated Driving	ไม่ต้องควบคุม (ผู้โดยสาร)	ข้อมูลระบบ Cyber, ความน่าเชื่อถือของ OEM, ODD	ผู้ผลิต/ระบบ (OEM/Tech)

การวิเคราะห์ข้อมูลจาก McKinsey ชี้ให้เห็นว่าภายในปี 2030 ตลาดประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลแบบดั้งเดิมอาจสูญเสียเบี้ยประกันภัยไปกว่า 1.4 ถึง 1.6 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยจะถูกแทนที่ด้วยประกันภัยความรับผิดจากผลิตภัณฑ์ (Product Liability) และประกันภัยสำหรับกลุ่มยานพาหนะเชิงพาณิชย์ (Fleet Insurance) ซึ่งต้องการพิกัดเบี้ยที่ประเมินจากความเสี่ยงทางวิศวกรรมมากกว่าพฤติกรรมศาสตร์

ความก้าวหน้าของรถยนต์ไร้คนขับ (Autonomous Vehicles: AV) ในแต่ละประเทศ

ประเทศที่เริ่มมีการทดสอบและใช้งานรถไร้คนขับเชิงพาณิชย์ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา จีน เยอรมนี และสหราชอาณาจักร

1. สหรัฐอเมริกา (ผู้นำด้านการทดสอบเชิงพาณิชย์)

- การใช้งาน: มีการให้บริการเชิงพาณิชย์จริงในหลายพื้นที่ เช่น Waymo และ Cruise
- กฎระเบียบ: หลายรัฐเริ่มออกข้อบังคับชัดเจน โดยเฉพาะรัฐแคลิฟอร์เนียที่กำหนดให้บริษัททดสอบ AV ต้องวางเงินประกันขั้นต่ำ 5 ล้านดอลลาร์
- ความรับผิดชอบ: มีการวางแผนคดีให้ความรับผิดชอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุเปลี่ยนจากผู้ขับขี่ไปที่ผู้ผลิต (Liability shifts to OEM)

2. จีน (เร่งผลักดันกฎหมายและเทคโนโลยี L3)

- การใช้งาน: กระทรวงอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีสารสนเทศของจีน (MIIT) มีการอนุมัติรถยนต์ระดับอัตโนมัติ Level 3 (L3) รุ่นแรกให้ทดลองวิ่งจริงบนถนนสาธารณะ เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2025 โดยได้ประกาศอนุมัติรถยนต์ไฟฟ้า 2 รุ่นแรกอย่างเป็นทางการ ได้แก่:

- o Changan (รุ่น Deepal SL03): ได้รับอนุมัติให้วิ่งในเส้นทางที่กำหนดใน ฉงชิ่ง

- o Arcfox (รุ่น Alpha S): ได้รับอนุมัติให้วิ่งในเส้นทางที่กำหนดใน ปักกิ่ง

การอนุมัตินี้ถือเป็นก้าวสำคัญที่เปลี่ยนจากการ “ทดลองเฉพาะกลุ่ม” มาเป็นการอนุญาตให้วิ่งบน “ถนนสาธารณะจริง” (Public Road) ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด

- กฎระเบียบ: กำลังเร่งพัฒนากฎหมายด้านความปลอดภัยและระบบประกันภัยสำหรับรถยนต์อัจฉริยะโดยเฉพาะ เพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคต

3. เยอรมนี (เน้นการวิ่งบนทางหลวง)

- การใช้งาน: อนุญาตให้ทดสอบและขับที่รถไร้คนขับระดับสูง Level 4 (L4) บนทางด่วน (Autobahn) ได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายใหม่
- ระบบประกันภัย: ยังคงใช้โครงสร้างเดิมคือ ประกันภัยบุคคลภายนอก (Third-party liability) ในการคุ้มครองความเสียหาย

4. สหราชอาณาจักร (มาตรฐานความปลอดภัยสูง)

- กฎหมาย: ประกาศใช้ Automated Vehicles Act 2024 ซึ่งวางมาตรฐานไว้ว่ารถไร้คนขับต้องมีความปลอดภัยเทียบเท่าหรือดีกว่ารถที่มีคนขับ

- แผนงาน: เตรียมประกาศกฎหมายรองรับการให้บริการ “รถแท็กซี่ไร้คนขับ” (Robotaxi) อย่างเต็มรูปแบบภายในปี 2026

5. ประเทศอื่นๆ: สิงคโปร์, สวีเดน และญี่ปุ่น

- สถานะ: ปัจจุบันยังอยู่ในขั้นตอนโครงการนำร่อง (Pilot projects) ในบางพื้นที่ที่จำกัด เพื่อเก็บข้อมูลและทดสอบระบบ ก่อนจะขยายผลไปสู่ภาคธุรกิจในวงกว้าง



บทวิเคราะห์เชิงกฎหมายและโมเดลการประกันภัยในระดับสากล

เพื่อทำความเข้าใจการคิดพิชิตภัยในประเทศไทยที่ไม่มีผู้ขับขี่ เราต้องพิจารณากรอบกฎหมายที่กำหนดว่า “ใครคือผู้รับผิดชอบ” เพราะเบี้ยประกันภัยย่อมแปรผันตามภาระหน้าที่ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

เมื่อเกิดอุบัติเหตุในรถยนต์ไร้คนขับ คนที่รับผิดชอบขึ้นอยู่กับระดับของระบบอัตโนมัติและกรอบกฎหมายในแต่ละประเทศ

1. กรณีมนุษย์เป็นผู้ควบคุม (SAE Level 0-2): ผู้ขับขี่ยังคงเป็นผู้รับผิดชอบหลัก พิกัดภัยจึงพิจารณาจากพฤติกรรมส่วนบุคคลเป็นหลัก หากเกิดอุบัติเหตุ ผู้ประสบภัยต้องเรียกร้องจากบริษัทประกันภัยของผู้ขับขี่ตามกฎหมาย

2. กรณีระบบอัตโนมัติเป็นผู้ควบคุม (SAE Level 3-5): ความรับผิดชอบจะขยับออกจากตัวบุคคลไปสู่ “ผู้ผลิต” (OEM) หรือ “ผู้พัฒนาซอฟต์แวร์”

- โมเดลความรับผิดชอบโดยตรงต่อบริษัทประกัน (UK Model): ตามกฎหมาย AEV Act 2018 ของอังกฤษ ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องค่าสินไหมจากบริษัทประกันภัยของรถ AV ได้ทันทีโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดของมนุษย์ จากนั้นบริษัทประกันจะไปใช้สิทธิ์ไล่เบี้ย (Subrogation) จากผู้ผลิตหากพบว่าระบบทำงานผิดพลาด

- โมเดลความรับผิดชอบเด็ดขาดของเจ้าของ (German Model): เยอรมนีใช้หลัก “Strict Liability” โดยเจ้าของรถต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ควบคุมความเสี่ยงของยานพาหนะ และมีบริษัทประกันภัยเป็นผู้จ่ายค่าสินไหมเบื้องต้น จากนั้นจึงเข้าสู่กระบวนการตรวจสอบข้อมูลจาก “กล่องดำ” (Data Recorder) เพื่อดูว่าในช่วงเวลาเกิดเหตุ ระบบหรือมนุษย์เป็นผู้ควบคุมเพื่อดำเนินการไล่เบี้ยต่อผู้ผลิต



โมเดลการประกันภัยในระดับสากล

สหราชอาณาจักร: พระราชบัญญัติยานยนต์อัตโนมัติและไฟฟ้าปี 2018 (AEV Act 2018)

สหราชอาณาจักรเป็นประเทศที่มีความก้าวหน้าอย่างมากในการตรากฎหมายเพื่อแก้ปัญหาความล่าช้าในการเคลมประกันภัยสำหรับรถยนต์ไร้คนขับ โดย AEV Act 2018 กำหนดหลักการ “ความรับผิดชอบโดยตรงต่อบริษัทประกัน” (Direct Liability on Insurers)

ในพิกัดอัตราเบี้ยของอังกฤษ บริษัทประกันจะคำนวณเบี้ยประกันโดยรวมความเสี่ยงจากการเป็น “ผู้จ่ายก่อน” (First Instance Payout) เข้าไปด้วย หมายความว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุในโหมดอัตโนมัติ บริษัทประกันต้องจ่ายค่าสินไหมให้แก่ผู้ประสบภัยทันที (รวมถึงตัวผู้ที่นั่งอยู่ในรถด้วย) จากนั้นจึงค่อยไปใช้สิทธิ์ไล่เบี้ย (Subrogation) จากผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้พัฒนาซอฟต์แวร์ในภายหลัง การคิดเบี้ยในลักษณะนี้ต้องคำนวณ “ค่าใช้จ่ายในการไล่เบี้ย” (Litigation Costs) และ “ความเสี่ยงในการเรียกคืนทุน” (Recovery Risk) เข้าไปในพิกัดเบี้ยประกันภัยสุดท้าย



โมเดลการประกันภัยในระดับสากล

เยอรมนี: ผู้ตรวจสอบทางเทคนิคและความรับผิดชอบ

เยอรมนีมีแนวทางที่แตกต่างออกไป โดยยังคงยึดถือหลักการ “ความรับผิดชอบเด็ดขาดของเจ้าของรถ” (Strict Liability of the Owner) ตามกฎหมาย Road Traffic Act (StVG) พิกัดเบี้ยประกันภัยในเยอรมนี สำหรับรถยนต์ระดับ 4 จะรวมถึงความคุ้มครองสำหรับ “บุคคลผู้ตรวจสอบทางเทคนิค” (Technical Supervisor) ซึ่งเป็นผู้ที่คอยมอนิเตอร์รถยนต์จากระยะไกลและมีอำนาจสั่งหยุดรถได้

นอกจากนี้ กฎหมายเยอรมนีปี 2021 ยังได้กำหนดให้มีการเพิ่มเพดานความรับผิดชอบสูงสุด สำหรับรถยนต์อัตโนมัติเป็น 10 ล้านยูโร สำหรับการบาดเจ็บต่อร่างกาย และ 2 ล้านยูโรสำหรับความเสียหายต่อทรัพย์สิน ซึ่งสูงกว่ารถยนต์ทั่วไปถึงสองเท่า การเพิ่มเพดานความรับผิดชอบนี้ ส่งผลให้บริษัทประกันภัยต้องปรับพิกัดเบี้ยประกันภัยเพื่อรองรับความเสี่ยงที่รุนแรง (Severity Risk) แม้ว่าความถี่ของอุบัติเหตุจะลดลงก็ตาม



โมเดลการประกันภัยในระดับสากล

สหรัฐอเมริกา: โมเดลคะแนนความปลอดภัยของ Tesla และพันธมิตรประกันภัยในแคลิฟอร์เนีย

ในสหรัฐอเมริกา การคิดพิกัดเบี้ยประกันภัยมีการแตกตัวเป็นหลายรูปแบบ ตามกฎหมายของแต่ละรัฐ เช่น ในแคลิฟอร์เนียซึ่งเป็นศูนย์กลางการทดสอบ AV ผู้ดำเนินการต้องวางพันธบัตรประกันภัย (Insurance Bond) สูงถึง 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

โมเดลที่น่าสนใจที่สุดคือ Tesla Insurance ซึ่งใช้ข้อมูล “Safety Score” จากระบบคอมพิวเตอร์ในรถยนต์มาคำนวณเบี้ยประกันรายเดือน การคิดพิกัดเบี้ยของ Tesla ไม่ใช่ปัจจัยดั้งเดิมอย่างอายุหรือเพศ (ยกเว้นในรัฐที่มีข้อห้ามทางกฎหมาย) แต่ใช้ข้อมูลเรียลไทม์ ดังนี้:

- คำเตือนการชนด้านหน้า (Forward Collision Warnings): อัตราการเตือนต่อ 1,000 ไมล์
- การเบรกรุนแรง (Hard Braking): ความเร่งย้อนกลับที่เกิน 0.3g
- การเลี้ยวที่อันตราย (Aggressive Turning): แรงเหวี่ยงหนีศูนย์กลางที่เกิน 0.4g
- การรักษาระยะห่าง (Unsafe Following): ระยะห่างที่สั้นเกินไปในความเร็วที่กำหนด

จากการวิเคราะห์ ข้อมูลการขับซึ่งจริงเหล่านี้ช่วยให้ Tesla สามารถเสนอเบี้ยประกันภัยที่ถูกกว่าบริษัทประกันดั้งเดิมถึง 20% ถึง 30% เนื่องจากบริษัทสามารถพยากรณ์ความน่าจะเป็นของการเกิดอุบัติเหตุได้แม่นยำกว่าการสุ่มตัวอย่างทางสถิติแบบเดิม

กรณีศึกษา (Case Study) การเคลมประกันภัยในต่างประเทศ

กรณีศึกษาที่ 1: อุบัติเหตุในโหมดอัตโนมัติ (โมเดลสราฮาจากัวร์)

เมื่อเกิดอุบัติเหตุในรถยนต์ไร้คนขับ คนที่รับผิดชอบขึ้นอยู่กับระดับของระบบอัตโนมัติและกรอบกฎหมายในแต่ละประเทศ

- **สถานการณ์:** รถยนต์ไร้คนขับระดับ 4 ชนกับคนเดินถนนขณะอยู่ในโหมดอัตโนมัติเต็มรูปแบบ
- **กระบวนการเรียกร้อง:** ภายใต้ AEV Act 2018 คนเดินถนนที่ได้รับบาดเจ็บสามารถยื่นเคลมค่าสินไหม “โดยตรง” กับบริษัทประกันภัยของรถยนต์คันนั้น
- **ผลทางสถิติและพิกัด:** บริษัทประกันต้องจ่ายเงินชดเชยทันทีเพื่อความรวดเร็ว จากนั้นบริษัทจะวิเคราะห์ข้อมูล Log ของรถเพื่อพิสูจน์ความบกพร่องของระบบ และยื่นฟ้องไล่เบี้ยกับผู้ผลิตซอฟต์แวร์ ทำให้พิกัดเบี้ยในอังกฤษต้องรวมค่าความเสี่ยงในการต่อสู้คดี (Litigation Cost) เข้าไปด้วย



กรณีศึกษาที่ 2: ความผิดพลาดของเซนเซอร์ในพื้นที่สาธารณะ (โมเดลเยอรมนี)

- **สถานการณ์:** รถรับส่งอัตโนมัติ (Shuttle) ระดับ 4 เกิดข้อผิดพลาดในการตรวจจับป้ายจราจรทำให้หยุดรถกะทันหันและถูกชนท้าย
- **กระบวนการเรียกร้อง:** กฎหมายเยอรมนีกำหนดให้มี “ผู้ตรวจสอบทางเทคนิค” (Technical Supervisor) คอยมอนิเตอร์
- **ผลทางสถิติและพิกัด:** ประกันภัยต้องครอบคลุมถึงความผิดพลาดของผู้ตรวจสอบรายนี้ด้วย พิกัดเบี้ยในเยอรมนีจึงมีการคำนวณ “เพดานความรับผิด” ที่สูงกว่าปกติสองเท่า (สูงสุด 10 ล้านยูโร) เพื่อรองรับกรณีระบบขัดข้องเชิงระบบ

กรณีศึกษาที่ 3: ระบบความปลอดภัยและการสละเบี้ยของ Tesla (โมเดลสหรัฐฯ)

- **สถานการณ์:** ผู้ขับขี่ใช้ระบบ Autopilot (Level 2) และเกิดเหตุเฉี่ยวชน
- **กระบวนการเรียกร้อง:** เนื่องจากเป็น Level 2 ผู้ขับขี่ยังต้องรับผิดชอบ แต่ Tesla ใช้ข้อมูลจากระบบเซนเซอร์มาวิเคราะห์ “Safety Score” แบบเรียลไทม์
- **ผลทางสถิติและพิกัด:** หากข้อมูลระบุว่าผู้ขับขี่ใช้ระบบ Autopilot เป็นส่วนใหญ่และมีพฤติกรรมปลอดภัย (เช่น ไม่เบรกกะทันหัน) เบี้ยประกันรายเดือนจะลดลงโดยอัตโนมัติ จากสถิติพบว่ากลุ่มที่ใช้ Safety Score มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่าปกติถึง 30% ทำให้พิกัดเบี้ยของ Tesla Insurance ต่ำกว่าบริษัทอื่น 20-30%



การวิเคราะห์เชิงสถิติ: ความถี่และความรุนแรงในยานยนต์อัตโนมัติ

การพิจารณาพิบัติอัตราเบี้ยจำเป็นต้องใช้สถิติความสูญเสีย (Loss Statistics) เป็นฐานในการคำนวณ ผลการวิจัยร่วมระหว่าง Swiss Re และ Waymo ระหว่างปี 2016 ถึง 2021 จากระยะทางการขับขี่กว่า 3.8 ล้านไมล์ในโหมดไร้คนขับ ให้ข้อมูลเชิงประจักษ์ที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการกำหนดเบี้ยประกันภัย

• สถิติความถี่ของการเคลม (Claim Frequency Analysis)

สถิติระบุว่าระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติสามารถลดความถี่ของอุบัติเหตุลงได้อย่างมหาศาลเมื่อเทียบกับผู้ขับขี่ที่เป็นมนุษย์ในสภาพแวดล้อมเดียวกัน

รูปแบบการทดสอบ/ การใช้งาน	การลดลงของความถี่การเคลม (เทียบกับมนุษย์)	นัยสำคัญต่อ พิกัดเบี้ยประกันภัย
โหมดไร้ผู้ขับขี่ Rider Only - RO	ลดลง 100% สำหรับการบาดเจ็บทางร่างกาย (BI)	ช่วยลดเบี้ยประกันภัย ส่วนความคุ้มครองบุคคล
โหมดไร้ผู้ขับขี่ RO	ลดลง 76% สำหรับความเสียหายต่อทรัพย์สิน (PD)	ลดเบี้ยประกันภัยความเสียหาย ต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก
โหมดมีผู้ควบคุม Testing Operations - TO	ลดลง 92% สำหรับการบาดเจ็บทางร่างกาย (BI)	ใช้สำหรับช่วงการเปลี่ยนผ่าน เทคโนโลยี
การขับขี่โดยผู้เชี่ยวชาญ Manual	ลดลง 45% สำหรับการบาดเจ็บทางร่างกาย (BI)	สะท้อนว่าความรู้ในการขับขี่ มีผลต่อความปลอดภัย

ข้อมูลนี้ชี้ให้เห็นว่าพิกัดเบี้ยในส่วนของ “ค่าความเสี่ยงภัยสุทธิ” (Pure Premium) ของรถยนต์ไร้คนขับควรมีแนวโน้มลดลงอย่างมากในระยะยาว อย่างไรก็ตาม ปัจจัยด้านความรุนแรง (Severity) กลับเป็นตัวถ่วงน้ำหนักที่ทำให้เบี้ยประกันภัยไม่ลดลงเร็วเท่าที่ควร

• สถิติความรุนแรงและค่าใช้จ่าย (Claim Severity Analysis)

ในขณะที่อุบัติเหตุนั้นน้อยลง แต่ค่าใช้จ่ายต่อครั้งกลับพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว เนื่องจากความซับซ้อนของเทคโนโลยี

1. ค่าซ่อมแซมชิ้นส่วนเทคโนโลยี: เซนเซอร์ LiDAR หรือกล้อง ADAS มักติดตั้งอยู่บริเวณกระจกบังลมหน้า หรือกันชนหน้า ซึ่งเป็นจุดที่เกิดการชนบ่อยครั้ง การซ่อมแซมกระจกหน้าที่เคยมีราคาเพียงไม่กี่ร้อยดอลลาร์ อาจพุ่งสูงเกิน 1,000 ดอลลาร์ เนื่องจากต้องมีการเทียบมาตรฐาน (Calibration) ของกล้องใหม่ทั้งหมด

2. ระยะเวลาในการซ่อมแซม: ข้อมูลจาก McKinsey พบว่ารถยนต์ที่มีระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติใช้เวลาในการซ่อมมากกว่ารถทั่วไป 25% ถึง 35% ซึ่งส่งผลให้บริษัทประกันต้องจ่ายค่าชดเชยการขาดประโยชน์จากการใช้รถสูงขึ้น

3. ความเสี่ยงส่วนท้าย (Tail Risk): งานวิจัยจากมหาวิทยาลัยลิเมอร์ริก (University of Limerick) คาดการณ์ว่าการกระจายตัวของความเสียหายจะเปลี่ยนไป โดยอุบัติเหตุเล็กๆ น้อยๆ จะหายไป แต่จะถูกแทนที่ด้วยอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงสูงมาก (High-severity single-loss events) ซึ่งเกิดจากความผิดพลาดของระบบในขณะความเร็วสูง ทำให้เกิดกราฟความเสียหายแบบ “สองโหนด” (Second Hump in Actuarial Models)



วิธีการคำนวณพิภดอัตราเบี้ยทางคณิตศาสตร์ประกันภัย (Actuarial Methodology)

นักคณิตศาสตร์ประกันภัย (Actuary) กำลังเผชิญกับความท้าทายในการพัฒนาสูตรคำนวณเบี้ยประกันภัยสำหรับยานยนต์อัตโนมัติ เนื่องจากมี “ข้อมูลในอดีต” (Historical Data) จำกัด

จากโมเดลเชิงเส้นแบบทั่วไป (GLM) สู่การเรียนรู้ของเครื่อง (Machine Learning)

ตามหลักการดั้งเดิม พิกัดเบี้ยคำนวณจาก $Premium = E[Frequency] \times E$ โดยใช้แบบจำลอง GLM ที่แยกตัวแปรตามอายุและประเภทรถ แต่สำหรับรถยนต์ไร้คนขับ นักคณิตศาสตร์ประกันภัยเริ่มหันมาใช้แนวทาง “Vehicle Build Score” (VBS) ซึ่งประเมินคะแนนจากฮาร์ดแวร์ของรถยนต์แต่ละรุ่นโดยตรง

ในการวิเคราะห์เชิงสถิติขั้นสูง มีการนำอัลกอริทึม Machine Learning มาใช้เปรียบเทียบประสิทธิภาพในการกำหนดพิกัดเบี้ย:

อัลกอริทึม	ประสิทธิภาพในการทำนาย (Predictive Power)	บทบาทในการคิดพิกัดเบี้ย AV
Random Forest (RANGER)	สูงที่สุด	ใช้จัดกลุ่มระดับความเสี่ยงของซอฟต์แวร์และฮาร์ดแวร์
XGBoost	สูงมาก	ใช้ประเมินความเสี่ยงเชิงพื้นที่ (ODD) และสภาพอากาศ
GLM (Poisson/Gamma)	ปานกลาง	ยังคงใช้เป็นฐานเพื่อให้หน่วยงานกำกับดูแลตรวจสอบได้ง่าย
ANN (Neural Networks)	สูง	ใช้สำหรับการวิเคราะห์พฤติกรรมในโหมด Mixed-mode

คณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับ AV ยังต้องคำนึงถึง “ความน่าเชื่อถือทางสถิติ” (Credibility Theory) โดยใช้ Bayesian Models เพื่อนำข้อมูล “ความรู้เดิม” (Prior Knowledge) จากการจำลองในคอมพิวเตอร์ (Simulation) มาผสมผสานกับข้อมูลการขับขี่จริงบนท้องถนนที่มีอยู่น้อย เพื่อสร้างอัตราเบี้ยที่เสถียรในช่วงเริ่มต้น

ความเสี่ยงทางไซเบอร์และการสะสมของความเสียหาย (Cyber and Accumulation Risk)

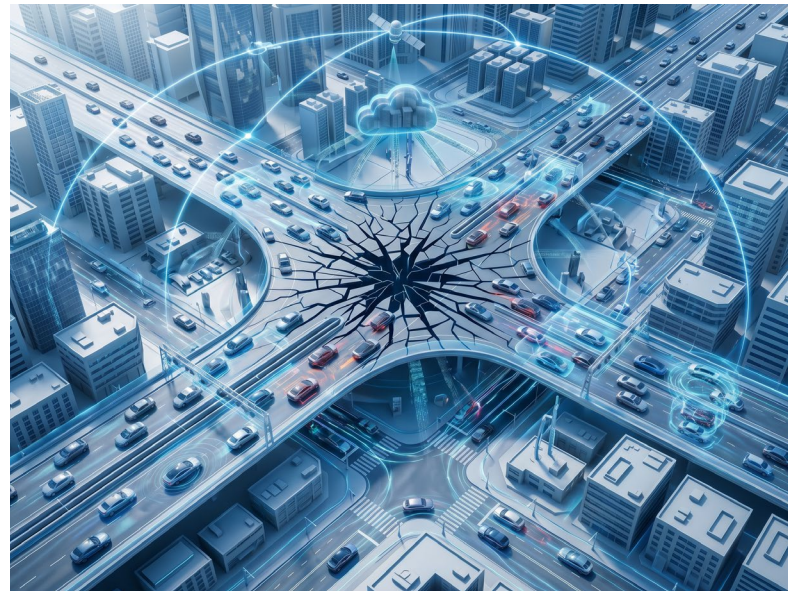
หนึ่งในประเด็นที่วิเคราะห์ได้ยากที่สุดในพิภดอัตราเบี้ยรถยนต์ไร้คนขับคือ “ความเสี่ยงสะสม” (Accumulation Risk) ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่ไม่เคยเกิดขึ้นในประกันภัยรถยนต์ดั้งเดิม

การโจมตีเชิงระบบและการวิเคราะห์ STRIDE

ในรถยนต์ที่มนุษย์ขับ หากผู้ขับขี่คนหนึ่งประมาท อุบัติเหตุจะเกิดเพียงคันเดียว แต่ในรถยนต์อัตโนมัติ หากซอฟต์แวร์ยี่ห้อหนึ่งถูกแฮก หรือมีช่องโหว่ในระบบอัปเดตแบบ Over-the-air (OTA) รถยนต์ยี่ห้ออื่นนับหมื่นคันอาจเกิดอุบัติเหตุพร้อมกันในเวลาเดียว

พิกัดเบี้ยประกันภัยยุคใหม่จึงต้องรวม “ค่าความเสี่ยงทางไซเบอร์” (Cyber Risk Loading) โดยวิเคราะห์ตามกรอบ STRIDE :

- Spoofing (การปลอมแปลง): การหลอกสัญญาณ GPS หรือ เซนเซอร์
- Tampering (การดัดแปลง): การแก้ไขซอฟต์แวร์โดยไม่ได้รับอนุญาต
- Information Disclosure (ข้อมูลรั่วไหล): ความเสี่ยงด้านความเป็นส่วนตัวจากข้อมูล Telematics



การศึกษาจาก VicOne และ GIROJ ในญี่ปุ่น กำลังพยายามทำ “Scenario-based Quantitative Evaluation” เพื่อประเมินความเสียหายทางการเงินจากกรณีระบบ Cloud ของผู้ผลิตรถยนต์ถูกโจมตี ซึ่งข้อมูลนี้จะถูกนำไปใช้เป็นส่วนหนึ่งของการคิดเบี้ยประกันภัยต่อ (Reinsurance Premium) สำหรับผู้ผลิตรถยนต์

บริบทของประเทศไทย: ระบบ Autopilot

การเข้ามาของระบบ Autopilot และ ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) ไม่เพียงแต่ยกระดับความสะดวกสบาย แต่ยังผลักดันให้หน่วยงานกำกับดูแลอย่าง คปภ. และบริษัทประกันภัยต้องปฏิรูประบบการคุ้มครองชดเชย เพื่อให้เท่าทันกับซอฟต์แวร์และอุปกรณ์เซนเซอร์ที่มีความซับซ้อน อย่างไรก็ตาม ท่ามกลางวิวัฒนาการที่รวดเร็วนี้ ยังมีช่องว่างระหว่าง “ขีดความสามารถของเทคโนโลยี” กับ “ข้อจำกัดทางกฎหมายไทย” ที่ผู้ซื้อจำเป็นต้องทำความเข้าใจ

บทสรุปสถานะล่าสุดของระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติในประเทศไทย มีรายละเอียดดังนี้:

ยี่ห้อรถยนต์ที่มีระบบช่วยขับ (ADAS/Autopilot) ในไทย

ในประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายให้ใช้รถยนต์ “ไร้คนขับสมบูรณ์” (Level 5) แต่ระบบที่มีจำหน่ายจะเป็น Level 2 (คนขับต้องเอามือแตะพวงมาลัย) และ Level 3 (ในพื้นที่เฉพาะหรือเงื่อนไขพิเศษ) โดยแบรนด์ที่โดดเด่น ได้แก่:

- **Tesla:** มีระบบ Autopilot (มาตรฐาน) และ Full Self-Driving (FSD) ที่รองรับการเปลี่ยนเลนและจอดอัตโนมัติ (ปัจจุบันในไทยยังต้องมีการเฝ้าระวังโดยคนขับตลอดเวลา)
- **GWM (Haval/Tank):** ใช้ระบบ Great Wall Motor Coffee Intelligence ที่มีระบบช่วยจอดอัตโนมัติและการขับซื่ออัจฉริยะในสภาพจราจรติดขัด
- **BYD:** มีระบบ DiPilot รองรับการรักษาเลนและระบบช่วยเบรกฉุกเฉิน
- **Deepal & Avatr (Changan):** แบรินต์ใหม่ที่มีระบบ Deepal AD และการร่วมมือกับ Huawei ในบางรุ่น ซึ่งใช้เซนเซอร์ LiDAR จำนวนมากเพื่อความแม่นยำสูง
- **Mercedes-Benz & BMW:** มีระบบ Drive Pilot และ Driving Assistant Professional ที่มีความเสถียรสูงในการขับขึ้นทางหลวง



รูปแบบประกันภัย

ปัจจุบันประเทศไทย “ไม่ได้ใช้ประกันภัยแบบเดิม 100%” แต่เปลี่ยนมาเป็น “กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ไฟฟ้า (EV Insurance)” ซึ่งประกาศโดย คปภ. (OIC) เพื่อรองรับรถที่มีเทคโนโลยีสูงโดยเฉพาะ

- ความคุ้มครองซอฟต์แวร์: ประกันภัยรูปแบบใหม่ครอบคลุมความเสียหายที่เกิดจาก “ความผิดพลาดของซอฟต์แวร์” หรือความเสียหายจากการอัปเดตระบบ (OTA)
- การคุ้มครองเซนเซอร์และ LiDAR: เนื่องจากอุปกรณ์ Autopilot มีราคาสูง ประกัน EV จึงมีการแยกความคุ้มครองอุปกรณ์อัจฉริยะเหล่านี้ชัดเจน
- ประกันภัยตามพฤติกรรม (Usage-Based Insurance - UBI): เช่น Tesla Insurance ที่นำเข้ามาใช้ในไทย โดยคำนวณเบี้ยจาก “Safety Score” หรือคะแนนความปลอดภัยจากการขับขี่จริงผ่านตัวรถ



บริษัทที่รับประกันภัยในไทย

บริษัทใหญ่ๆ ได้ปรับตัวมาทำประกันสำหรับรถที่มีระบบ Autopilot/ADAS อย่างเต็มตัว เช่น:

- **LMG Insurance:** เป็นพันธมิตรหลักของ Tesla (โปรแกรม InsureMyTesla)
- **วิริยะประกันภัย:** มีความเชี่ยวชาญในรถยนต์ไฟฟ้าและรถยุโรปที่มีระบบช่วยขับขี่ขั้นสูง
- **กรุงเทพประกันภัย (BKI):** เน้นกลุ่มรถพรีเมียมที่มีระบบความปลอดภัยอัจฉริยะ
- **ไทยวิวัฒน์:** โดดเด่นเรื่องการใช้อข้อมูล (Data) มาคำนวณเบี้ยประกันตามการขับขี่จริง
- **AXA Thailand:** มีแผนประกัน EV ที่ครอบคลุมถึงอุปกรณ์ชาร์จและระบบช่วยขับขี่

ความรับผิดชอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุ (Legal Liability)

จุดสำคัญที่สุด: ในประเทศไทย “คนขับ” ยังต้องเป็นผู้รับผิดชอบทางกฎหมาย 100%

- แม้จะเปิดระบบ Autopilot อยู่ แต่ตามกฎหมายจราจรไทย ปัจจุบัน ระบบนี้เป็นเพียง “ระบบช่วยขับ” (Driver Assistance) ไม่ใช่ “ผู้ขับ”
- หากเกิดอุบัติเหตุ ประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมให้ตามกรมธรรม์ แต่ในทางคดีอาญา คนขับยังถูกมองว่าเป็นผู้ควบคุมยานพาหนะอยู่



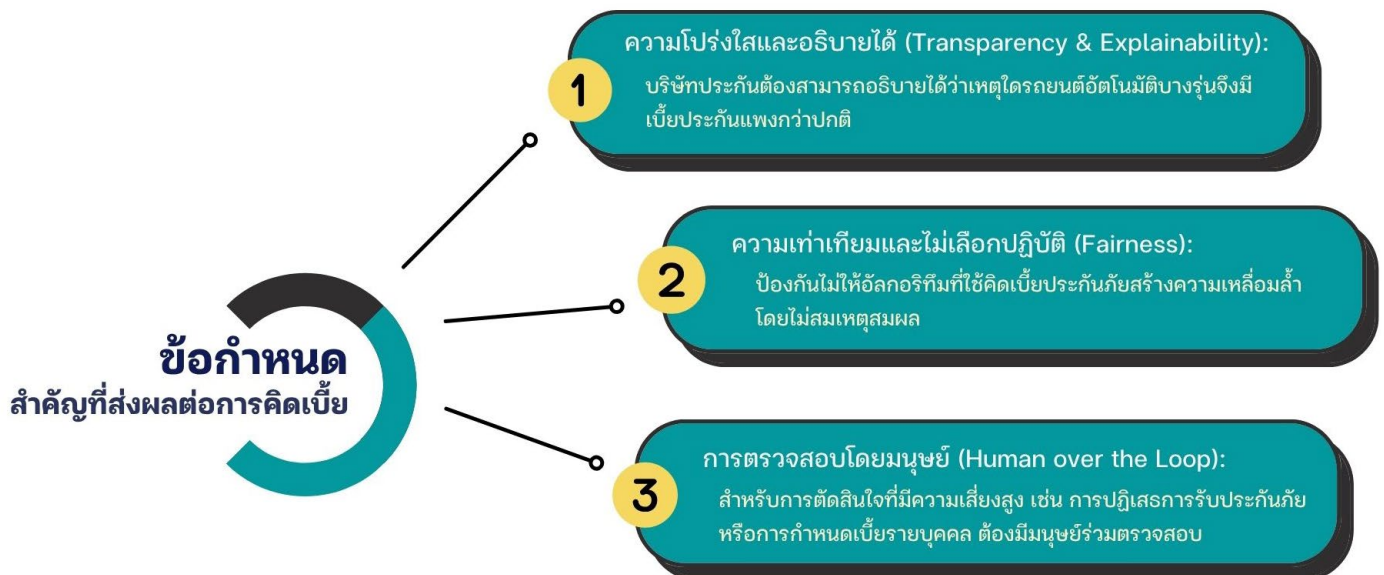
บริบทของประเทศไทย: การเตรียมความพร้อมและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

แม้ในประเทศไทยจะยังไม่มีรถยนต์ระดับ 4-5 วิ่งบนถนนสาธารณะอย่างกว้างขวาง แต่ คปภ. และหน่วยงานวิจัยอย่าง TDRI ได้เริ่มวางรากฐานสำคัญที่ส่งผลต่อพิภักธอัตราเบี้ยในอนาคต



แผนพัฒนาการประกันภัยฉบับที่ 5 และ AI Governance

คปภ. ได้ประกาศแผนพัฒนาการประกันภัยฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2569-2570) ซึ่งมีเป้าหมายสำคัญในการรับมือกับเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า (EV) และระบบอัตโนมัติ โดยมีการออก “AI Governance Guidelines 2025” เพื่อควบคุมการใช้ AI ในกระบวนการประกันภัย ซึ่งมีข้อกำหนดสำคัญที่ส่งผลต่อการคิดเบี้ย ดังนี้:



ข้อเสนอแนะจากงานวิจัยของ TDRI และประเด็นด้านโครงสร้างพื้นฐาน

งานวิจัยของ TDRI และมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ชี้ให้เห็นว่าโครงสร้างพื้นฐานของไทย (Road Infrastructure) ยังมีความท้าทายในการรองรับรถยนต์ไร้คนขับระดับสูง ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุในพื้นที่ทดลอง (Pilot Areas) พบว่าปัจจัยด้าน “ป้ายจราจร” และ “เส้นแบ่งเลน” ที่ไม่ชัดเจนเป็นตัวแปรสำคัญที่ทำให้ระบบอัตโนมัติขัดข้อง

ดังนั้น พิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยในไทยระยะแรกอาจต้องมีการ “Loading” ตามปัจจัยด้าน “พื้นที่การขับขี่” (Geofencing) อย่างเข้มงวด โดยรถที่วิ่งในเขตพื้นที่อัจฉริยะ (Smart Cities) อาจได้รับส่วนลดเบี้ยประกันภัยที่สูงกว่ารถที่วิ่งนอกเขตพื้นที่เหล่านั้น

สรุป: อนาคตของฟิวด์อัตราเบี้ย

จากการวิเคราะห์เชิงสถิติและแบบจำลองจากต่างประเทศสรุปได้ว่าฟิวด์อัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับรถยนต์ไร้คนขับจะเปลี่ยนโฉมหน้าไปจากเดิมใน 3 มิติหลัก:

1. จากเบี้ยรายปีสู่เบี้ยตามเวลาจริง (Dynamic Pricing): การใช้ข้อมูล Telematics และเซนเซอร์จะทำให้เบี้ยประกันภัยเปลี่ยนแปลงได้แบบรายเดือนหรือรายนาที่ ตามสถานะการใช้งานของระบบอัตโนมัติ (เช่น เบี้ยจะถูกลดเมื่อเปิดระบบอัตโนมัติที่ผ่านการรับรองความปลอดภัย)
2. ความรับผิดชอบบูรณาการ (Integrated Liability): กรมธรรม์จะลดความซับซ้อนสำหรับผู้บริโภค โดยบริษัทประกันจะเป็น “Single Point of Contact” ที่จ่ายค่าสินไหมก่อน แล้วจึงใช้ข้อมูลจาก “Black Box” ไปไล่เบี้ยระหว่างผู้ผลิตฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์
3. การลดลงของเบี้ยประกันภัยส่วนบุคคล: คาดการณ์ว่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์โดยรวมจะลดลง 30% ถึง 50% ในอีกสองทศวรรษข้างหน้า เนื่องจากการลดลงของอุบัติเหตุที่เกิดจากมนุษย์ แต่ตลาดจะถูกทดแทนด้วยประกันภัยความรับผิดทางไซเบอร์และความรับผิดจากผลิตภัณฑ์ของผู้ผลิตแทน

ปัจจุบันตลาดและกฎระเบียบเกี่ยวกับรถไร้คนขับยังอยู่ระยะเริ่มต้น หลายประเทศกำลังทดลองใช้งานจริงและเตรียมกฎหมายรองรับ ส่วนประกันภัยนั้นยังไม่มีรูปแบบมาตรฐานตายตัว เพราะต้องคิดคำนึงปัจจัยใหม่ๆ เช่น เทคโนโลยีและลักษณะการใช้งานของรถ อย่างไรก็ตาม ข้อมูลเบื้องต้นชี้ว่ารถไร้คนขับจะมีอุบัติเหตุและเคลมเงินน้อยกว่ารถทั่วไปอย่างมีนัยสำคัญ ในขณะที่ต้นทุนซ่อมแซมสูงขึ้น การกำหนดเบี้ยประกันจึงต้องสมดุลทั้งสองด้าน ภาครัฐและบริษัทประกันจึงจำเป็นต้องร่วมมือปรับโมเดลการให้เบี้ยใหม่โดยอิงหลักฐานและข้อมูลจริง เพื่อให้ระบบประกันภัยรองรับรถไร้คนขับได้อย่างเหมาะสมและสร้างความมั่นใจให้ผู้บริโภคต่อไป





“United for our Success Party”

รวมพลังสู่ความสำเร็จ: ก้าวใหม่ของการร่วมมือในอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทย



โดย นางสาวณอมาณีย์ รอดประชา

ฝ่ายสื่อสารองค์กร สมาคมประกันวินาศภัยไทย

ท่ามกลางความเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจ สังคม และรูปแบบความเสี่ยงที่ซับซ้อนมากขึ้นในทุกมิติ อุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทยไม่อาจขับเคลื่อนไปข้างหน้าด้วยพลังขององค์กรใดองค์กรหนึ่งเพียงลำพัง หากแต่ต้องอาศัย “พลังแห่งความร่วมมือ” จากทุกภาคส่วนในการผนึกกำลังรวมพลังเป็นหนึ่งเดียว และร่วมกำหนดทิศทางอนาคตของอุตสาหกรรมอย่างมั่นคงและยั่งยืน ด้วยเหตุนี้ สมาคมประกันวินาศภัยไทยจึงได้จัดงานเลี้ยงสังสรรค์สำหรับผู้บริหารระดับสูงของบริษัทประกันวินาศภัยประจำปี 2569 ภายใต้ธีมงาน “United for our Success Party” ขึ้นเพื่อเปิดเวทีให้ผู้นำองค์กรประกันวินาศภัยจากบริษัทสมาชิกได้มาพบปะ แลกเปลี่ยนมุมมอง และกระชับความสัมพันธ์ระหว่างกัน อันสะท้อนให้เห็นอย่างชัดเจนว่า ความสำเร็จอันยิ่งใหญ่ของอุตสาหกรรม ย่อมเกิดขึ้นได้จากความร่วมมือที่เข้มแข็งและแน่นแฟ้นของทุกองค์กรสมาชิก

สำหรับงานในครั้งนี้ จัดขึ้นเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 29 มกราคม 2569 ณ ห้อง Mekha Ballroom โรงแรม Grande Centre Point Surawong โดยได้รับเกียรติจาก ดร.สมพร สืบถวิลกุล ประธานสภาธุรกิจประกันภัยไทย และนายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย พร้อมด้วยคณะกรรมการบริหารที่ปรึกษา ผู้บริหารระดับสูงจากบริษัทสมาชิก ตลอดจนอดีตนายกสมาคมฯ ได้แก่ นายสุจินต์ หวังหลี่ นางสาวมาลินี เลี้ยวไพรัตน์ และนายประสาน นิลมานันต์ เข้าร่วมงานอย่างพร้อมเพรียง นับเป็นอีกหนึ่งโอกาสสำคัญที่ผู้บริหารในอุตสาหกรรมได้มาร่วมพบปะ สานสัมพันธ์ และสร้างความใกล้ชิดระหว่างกันในบรรยากาศที่อบอุ่นและเป็นกันเอง

การรวมตัวของผู้บริหารจากหลากหลายองค์กรในครั้งนี้ จึงไม่ได้มีความหมายเพียงในฐานะงานสังสรรค์เท่านั้น หากยังสะท้อนถึงพลังของความร่วมมือ ความผูกพัน และเจตนารมณ์ร่วมกันในการสนับสนุนและขับเคลื่อนอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทยให้เติบโตอย่างมั่นคง แข็งแกร่ง และยั่งยืนในอนาคต

นอกเหนือจากการเป็นโอกาสแห่งการพบปะแล้ว งาน “United for our Success Party” ยังเป็นช่วงเวลาสำคัญที่สมาคมฯ ได้แสดงความขอบคุณต่อบริษัทสมาชิกทุกแห่งที่ให้ความร่วมมือและสนับสนุนการดำเนินงานของสมาคมฯ มาอย่างต่อเนื่อง ความร่วมมือดังกล่าวไม่เพียงช่วยผลักดันภารกิจของสมาคมฯ ให้บรรลุผล แต่ยังเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญที่ทำให้อุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทยสามารถยืนหยัดและเติบโตท่ามกลางความเปลี่ยนแปลงได้อย่างแข็งแกร่ง

สิ่งที่โดดเด่นของการจัดงานครั้งนี้ คือการสะท้อนพลังความร่วมมือของบริษัทสมาชิกที่ต่างตระหนักถึงบทบาทของตนเองในฐานะส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทยที่เชื่อมโยงกันอย่างใกล้ชิด การเติบโตของแต่ละองค์กรจึงมิได้แยกขาดจากความก้าวหน้าของอุตสาหกรรมโดยรวม การผสานความร่วมมือในระดับผู้นำเช่นนี้ จึงนับเป็นการวางรากฐานสำคัญในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนต่อไป

ในอีกด้านหนึ่ง งานดังกล่าวยังช่วยต่อยอดย้ำบทบาทของสมาคมประกันวินาศภัยไทยในฐานะศูนย์กลางด้านการประกันวินาศภัยของไทยที่ไม่เพียงเป็นกลไกสำคัญในการประสานและสนับสนุนการทำงานร่วมกันของอุตสาหกรรม แต่ยังเป็นเวทีที่เอื้อต่อการสร้างความสัมพันธ์อันดีและความเข้าใจอันแน่นแฟ้นระหว่างองค์กรสมาชิก ซึ่งจะนำไปสู่การต่อยอดความร่วมมือในด้านต่าง ๆ และเสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่อุตสาหกรรมในระยะยาว

ยิ่งไปกว่านั้น การริเริ่มจัดกิจกรรมลักษณะนี้ขึ้นเป็นครั้งแรกยังสะท้อนถึงแนวทางใหม่ของการเสริมสร้างความใกล้ชิดและความสัมพันธ์อันดีระหว่างผู้นำองค์กรในอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทย ซึ่งไม่เพียงช่วยเปิดพื้นที่ให้เกิดการพบปะและสร้างความคุ้นเคยระหว่างกันมากยิ่งขึ้น แต่ยังนับเป็นจุดเริ่มต้นสำคัญของการวางรากฐานบรรยากาศแห่งความร่วมมือที่จะช่วยเกื้อหนุนการทำงานร่วมกันของอุตสาหกรรมในระยะยาว

ท้ายที่สุด งาน “United for our Success Party” ไม่ได้เป็นเพียงกิจกรรมสังสรรค์ หากแต่เป็นสัญลักษณ์ของการรวมพลัง ความมุ่งมั่น และวิสัยทัศน์ร่วมกันของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทยที่พร้อมจะก้าวไปข้างหน้าในทิศทางเดียวกัน สร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้บริโภค และขับเคลื่อนอุตสาหกรรมให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน

การรวมพลังในวันนี้ จึงไม่ใช่เพียงเพื่อความสำเร็จขององค์กรใดองค์กรหนึ่ง แต่คือ “ความสำเร็จร่วมกันของทั้งอุตสาหกรรมประกันวินาศภัย” ที่จะส่งต่อคุณค่าไปยังเศรษฐกิจและสังคมไทยในภาพรวมอย่างแท้จริง





ฟุตบอลประกันภัย ครั้งที่ 13

พลังแห่งความสามัคคี สานสัมพันธ์ธุรกิจประกันภัยไทย



โดย นางสาวนอมณีย์ รอดประชา
ฝ่ายสื่อสารองค์กร สมาคมประกันวินาศภัยไทย

สโมสรสมาชิกประกันภัย มีบทบาทสำคัญในการเป็นศูนย์กลาง เชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างบุคลากรในบริษัทสมาชิกประกันวินาศภัย พร้อมทั้งส่งเสริมความสามัคคี การมีส่วนร่วม และการทำกิจกรรมร่วมกัน ในหลากหลายมิติ ทั้งด้านวิชาการ กีฬา และสาธารณประโยชน์ เพื่อเสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมืออันเข้มแข็งภายในอุตสาหกรรมประกันภัยไทย อันเป็นรากฐานสำคัญของการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน

ด้วยบทบาทดังกล่าว การสร้างพื้นที่แห่งการมีส่วนร่วมระหว่างบริษัทสมาชิกจึงนับเป็นหัวใจสำคัญของการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีในแวดวงประกันภัย และหนึ่งในกิจกรรมที่สะท้อนภาพดังกล่าวได้อย่างชัดเจน คือการแข่งขันฟุตบอลประกันภัย 7 คน ซึ่งจัดขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นครั้งที่ 13





การจัดการแข่งขันในครั้งนี้ สโสมซีเมนต์ประกันภัย ได้เลือกสนามฟุตบอล 1st Avenue Football Club เป็นสถานที่จัดงานท่ามกลางบรรยากาศที่เต็มไปด้วยความคึกคักและมิตรภาพ โดยได้รับเกียรติจาก นายชูฉัตร ประมูลผล เลขานุการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เป็นประธานในพิธีเปิดการแข่งขัน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการสนับสนุนจากภาครัฐต่อกิจกรรมที่มีส่วนสำคัญในการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่วงการประกันภัยไทย



อีกทั้ง ดร.สมพร สืบถวิลกุล ประธานสภาธุรกิจประกันภัยไทย และนายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย ได้ให้เกียรติร่วมในพิธีเปิด พร้อมเชิญลูกฟุตบอลเปิดการแข่งขัน อันเป็นสัญลักษณ์ของการเริ่มต้นกิจกรรมแห่งความสามัคคี และการสานสัมพันธ์อันดีระหว่างองค์กรในแวดวงเดียวกัน

การแข่งขันในปีนี้ได้ได้รับความสนใจจากบริษัทประกันภัยเข้าร่วมอย่างคับคั่ง โดยมีบริษัทเข้าร่วมรวม 23 บริษัท แบ่งเป็นประเภททีมชาย 33 ทีม และทีมชายอาวุโส 10 ทีม สะท้อนถึงความตื่นตัวและการมีส่วนร่วมของบุคลากรในอุตสาหกรรมอย่างกว้างขวาง ทั้งนี้ การแข่งขันจัดขึ้นรวม 3 วัน ตั้งแต่ วันที่ 7-8 มีนาคม 2569 และวันที่ 14 มีนาคม 2569



ตลอดช่วงเวลาของการแข่งขัน สนามฟุตบอลไม่ได้เป็นเพียงพื้นที่แห่งการประชันฝีเท้าเพื่อชัยชนะเท่านั้น หากยังเป็นเวทีที่เปิดโอกาสให้ผู้บริหารและพนักงานจากบริษัทประกันภัยต่าง ๆ ได้พบปะ แลกเปลี่ยนประสบการณ์ และกระชับความสัมพันธ์ในบรรยากาศที่เป็นกันเอง ซึ่งนับเป็นปัจจัยสำคัญที่เอื้อต่อการต่อยอดความร่วมมือในทางธุรกิจในระยะยาว

ด้วยเหตุนี้ การแข่งขันฟุตบอลประกันภัยจึงมิได้เป็นเพียงกิจกรรมด้านกีฬา หากยังเป็นอีกหนึ่งกลไกสำคัญในการเสริมสร้างความไว้วางใจ ความเข้าใจ และความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของบริษัทสมาชิก อันมีส่วนช่วยยกระดับศักยภาพของอุตสาหกรรมประกันภัยไทยในภาพรวม

สำหรับผลการแข่งขันในปีนี้ได้สะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพ ความมุ่งมั่น และจิตวิญญาณแห่งความเป็นนักกีฬาของผู้เข้าร่วมจากบริษัทประกันภัยต่าง ๆ ได้อย่างน่าประทับใจ โดยในประเภททีมชาย รางวัลชนะเลิศ ได้แก่ บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน) ซึ่งได้รับถ้วยเกียรติยศของ นายชูฉัตร ประมูลผล เลขาธิการ คปภ. รางวัลรองชนะเลิศอันดับ 1 ได้แก่ บริษัท มิตรแท้ประกันภัย จำกัด (มหาชน) ได้รับถ้วยเกียรติยศของ ดร.สมพร สืบถวิลกุล ประธานสภาธุรกิจประกันภัยไทย และนายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย ส่วนรางวัลรองชนะเลิศอันดับ 2 ได้แก่ บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน) และบริษัท ธนชาติประกันภัย จำกัด (มหาชน) ซึ่งได้รับถ้วยเกียรติยศของ ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย

ขณะที่การแข่งขันประเภททีมอาวุโส รางวัลชนะเลิศ ได้แก่ บริษัท ธนชาติประกันภัย จำกัด (มหาชน) ได้รับถ้วยเกียรติยศของ นายชูฉัตร ประมูลผล เลขาธิการ คปภ. รางวัลรองชนะเลิศอันดับ 1 ได้แก่ บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน) ได้รับถ้วยเกียรติยศของ ดร.สมพร สืบถวิลกุล และรางวัลรองชนะเลิศอันดับ 2 ได้แก่ บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) และบริษัท ประกันภัยไทยวิวัฒน์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งได้รับถ้วยเกียรติยศของ ดร.พงษ์ภาณุ ดำรงศิริ



นอกเหนือจากผลการแข่งขันในสนามแล้ว การแข่งขันฟุตบอล ประกันภัย 7 คน ครั้งที่ 13 ยังให้ความสำคัญกับการส่งเสริมคุณค่าของ ความมีน้ำใจนักกีฬา ซึ่งถือเป็นรากฐานสำคัญของการอยู่ร่วมกันอย่างสร้างสรรค์ ในภาคธุรกิจ โดยในปีนี้มีทีมมอบรางวัลพิเศษ 2 ประเภท ได้แก่ รางวัลทีม ที่มีน้ำใจนักกีฬาดีเด่น ซึ่งได้รับการสนับสนุนจาก ดร.สมพร สืบถวิลกุล ประธานสภาธุรกิจประกันภัยไทย และนายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย และรางวัลบุคคลที่มีน้ำใจนักกีฬาดีเด่น ซึ่งได้รับการสนับสนุนจาก นายสุเทพ จันทร์ศรีชวาลา อุปนายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย

สำหรับรางวัลทีมที่มีน้ำใจนักกีฬาดีเด่น รางวัลที่ 1 ได้แก่ บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน) ได้รับถ้วยเกียรติยศพร้อมเงินรางวัล จำนวน 20,000 บาท และรางวัลที่ 2 ได้แก่ บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน) ได้รับเงินรางวัล จำนวน 10,000 บาท ส่วนรางวัลบุคคลที่มี น้ำใจนักกีฬาดีเด่น รางวัลที่ 1 ได้แก่ นายอรรถพล บุญเจิม เบอร์ 8 จาก บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน) ได้รับถ้วยเกียรติยศพร้อมเงิน รางวัล จำนวน 10,000 บาท และรางวัลที่ 2 ได้แก่ นายปิยะรัตน์ อัครจันทร์ เบอร์ 11 จาก บริษัท มิตรแท้ประกันภัย จำกัด (มหาชน) ได้รับเงิน รางวัล จำนวน 5,000 บาท

ภายหลังเสร็จสิ้นการแข่งขัน ดร.สมพร สืบถวิลกุล ได้ให้เกียรติ เป็นประธานในพิธีมอบถ้วยรางวัลแก่ทีมชนะเลิศและรองชนะเลิศในแต่ละ ประเภท ท่ามกลางบรรยากาศแห่งความภาคภูมิใจและความสำเร็จร่วมกัน ของทุกทีมที่เข้าร่วม โดยไม่ว่าทีมใดจะได้รับรางวัลหรือไม่ ทุกทีมต่างล้วน เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้กิจกรรมครั้งนี้บรรลุผลอย่างงดงาม

อีกหนึ่งสิ่งสำคัญของการแข่งขันในครั้งนี้ คือการแข่งขันฟุตบอล นวัตกรรมระดับมิตร ระหว่างทีมสมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมกับ สำนักงาน คปภ. พบกับ ทีมคิงบลู ซึ่งช่วยเติมเต็มบรรยากาศแห่งความ สนุกสนานและความเป็นกันเอง พร้อมทั้งสะท้อนให้เห็นถึงความสัมพันธ์อัน ดีและความร่วมมือที่แน่นแฟ้นระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม ประกันภัย

การแข่งขันฟุตบอลประกันภัยจึงนับเป็นมากกว่ากิจกรรม สันทนาการ หากแต่เป็นอีกหนึ่งเวทีสำคัญที่ช่วยหล่อหลอมความสามัคคี สร้างแรงบันดาลใจ และส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างบุคลากร ในแวดวงประกันภัย อันนำไปสู่การประสานพลังความร่วมมือในการขับเคลื่อนและเสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่อุตสาหกรรมประกันภัยไทย อย่างยั่งยืนต่อไป

ความสำเร็จของการแข่งขันฟุตบอลประกันภัย 7 คน ครั้งที่ 13 จึงสะท้อนให้เห็นถึงพลังของสามัคคีและความสัมพันธ์อันแน่นแฟ้น ในธุรกิจประกันภัยไทย ที่สามารถผสานการแข่งขันและมิตรภาพเข้าไว้ด้วยกันได้อย่างลงตัว และตอกย้ำให้เห็นว่า กิจกรรมสร้างสรรค์เช่นนี้คืออีก หนึ่งพลังสำคัญในการเชื่อมโยงผู้คนในองค์กร สร้างความผูกพัน และต่อยอด ความร่วมมือเพื่ออนาคตที่เข้มแข็งของอุตสาหกรรมประกันภัยไทย



สมาคมประกันวินาศภัยไทย

ร่วมการสร้างสังคมแห่งโอกาส



โดย นายคมธนทร์ เกียรติธีรนาท

ฝ่ายสื่อสารองค์กร สมาคมประกันวินาศภัยไทย

ในยุคสมัยที่โลกเผชิญกับความผันผวน ความเหลื่อมล้ำ และ ความเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว การพัฒนาสังคมให้มั่นคงและยั่งยืนจึง มีอาจพึงพาเทคโนโลยีดิจิทัลหนึ่งได้โดยลำพัง หากต้องอาศัยพลังของความ ร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคการศึกษา และภาค ประชาสังคม เพื่อร่วมกันสร้าง “โอกาส” ให้เกิดขึ้นอย่างแท้จริงแก่ผู้คน ในสังคม โดยเฉพาะเด็กและเยาวชนซึ่งเป็นรากฐานสำคัญของอนาคต ประเทศ

ในบริบทดังกล่าว บทบาทของสมาคมประกันวินาศภัยไทยยิ่ง มีความหมายมากกว่าการเป็นองค์กรของภาคธุรกิจประกันภัย หากยัง เป็นอีกหนึ่งพลังสำคัญในการส่งเสริมให้ระบบประกันวินาศภัยมีส่วน สนับสนุนความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างยั่งยืน ผ่านการเผยแพร่ความรู้ การเสริมสร้างความตระหนักเรื่องการบริหาร ความเสี่ยง การพัฒนาบุคลากร และการสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับ ภาคส่วนต่าง ๆ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและสังคมโดยรวม





กิจกรรม “แต้องผู้มีความหวัง ครั้งที่ 33” ซึ่งจัดขึ้นโดยความร่วมมือของทุกภาคส่วน คือหนึ่งในตัวอย่างที่แสดงให้เห็นถึงความหมายของความร่วมมือดังกล่าวได้อย่างชัดเจน งานนี้เปิดพื้นที่แห่งโอกาสให้แก่เด็กและเยาวชนผู้ด้อยโอกาส เด็กพิการซ้ำซ้อน และเด็กกำพร้าจากทั่วประเทศกว่า 1,000 คน ให้ได้รับทั้งประสบการณ์ ความสุข กำลังใจ และแรงบันดาลใจในการก้าวเดินต่อไปบนเส้นทางชีวิต การที่ภาคการศึกษา ภาคธุรกิจ และภาคสังคมเข้ามาร่วมกันโอบอุ้มความหวังของเด็กเหล่านี้ มิได้เป็นเพียงกิจกรรมที่เกิดขึ้นชั่วคราว หากแต่เป็นการยืนยันว่า “โอกาส” คือสิ่งที่สังคมสามารถร่วมกันสร้างได้

สมาคมประกันวินาศภัยไทยได้เข้าร่วมออกบูธกิจกรรมภายในงาน เพื่อร่วมส่งมอบความสุข ความอบอุ่น และภาพลักษณ์ที่ดีของภาคธุรกิจประกันวินาศภัยแก่เด็กและเยาวชน ผ่านของที่ระลึกที่เปี่ยมด้วยประโยชน์ในชีวิตประจำวัน อาทิ สมุด ปากกา หมอนผ้าห่ม กระเป๋า กระบอกน้ำ ตลอดจน ตุ๊กตาเป่าลม “น้องลัมลูก” และ “น้องลูกซี่” มาสคอตของสมาคมฯ ซึ่งสื่อความหมายว่า แม้ชีวิตจะเผชิญภัยหรืออุปสรรคเพียงใดก็ยังสามารถล้มแล้วลุกขึ้นได้อีกครั้ง เพราะมีการประกันภัยเป็นอีกหนึ่งพลังสำคัญที่ช่วยประคับประคองและสร้างความมั่นคงให้ก้าวต่อไปได้อย่างมั่นใจ

หากพิจารณาในมิติของการพัฒนาที่ยั่งยืน กิจกรรมในลักษณะนี้สะท้อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน หรือ SDGs ที่มีการเชื่อมโยงกันหลายมิติ มิได้จำกัดอยู่เพียงมิติใดมิติหนึ่งเท่านั้น แม้หัวใจสำคัญของกิจกรรมจะสอดคล้องอย่างชัดเจนกับ SDG 10: Reduced Inequalities หรือ “การลดความเหลื่อมล้ำ” เพราะเป็นการเปิดโอกาสให้เด็กและเยาวชนที่ขาดแคลนได้เข้าถึงประสบการณ์ การเรียนรู้ และความเอาใจใส่จากสังคมอย่างเท่าเทียมมากขึ้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าแนวคิดของโครงการยังครอบคลุมมิติการพัฒนาอื่น ๆ อย่างแนบแน่นอีกด้วย

ประการแรก คือ SDG 4: Quality Education หรือ “การศึกษาที่มีคุณภาพ” เพราะการเรียนรู้ได้เกิดขึ้นเฉพาะในห้องเรียน หากยังเกิดขึ้นผ่านประสบการณ์ตรง การลงมือปฏิบัติ การแลกเปลี่ยนกับผู้คน และการสัมผัสโลกแห่งความจริง เด็กและเยาวชนที่เข้าร่วมกิจกรรมได้รับประสบการณ์ที่ช่วยเปิดโลกทัศน์ เติมเต็มจินตนาการ และสร้างแรงบันดาลใจในการมองเห็นคุณค่าในตนเอง

ประการที่สอง คือ SDG 3: Good Health and Well-being หรือ “การมีสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี” เพราะการพัฒนาเด็กและเยาวชนมิได้จำกัดอยู่ที่มิติทางวิชาการ หากยังครอบคลุมถึงสุขภาวะทางกาย ใจ อารมณ์และสังคม กิจกรรมที่สร้างรอยยิ้ม ความสุข ความอบอุ่น และความรู้สึกว่าตนเองได้รับการมองเห็นจากสังคมนั้น ล้วนเป็นพลังสำคัญต่อการเติบโตของเด็กอย่างมีคุณภาพ



สำหรับภาคธุรกิจประกันวินาศภัยนั้นมีบทบาทในการสร้างความยั่งยืนของสังคมที่ไม่ได้จำกัดอยู่เพียงการคุ้มครองความเสียหายเมื่อเกิดเหตุไม่คาดฝันเท่านั้น ยังรวมถึงการส่งเสริมความรู้เรื่องความเสี่ยง การสร้างวัฒนธรรมการเตรียมพร้อม การสนับสนุนความมั่นคงของครอบครัวและชุมชน ตลอดจนการมีส่วนร่วมขับเคลื่อนกิจกรรมที่ช่วยให้สังคมแข็งแรงจากฐานราก “การประกันวินาศภัย” จึงมีใช้เพียงกลไกทางเศรษฐกิจ หากยังเป็นองค์ประกอบหนึ่งของความมั่นคงทางสังคมด้วยเช่นกัน

การร่วมกิจกรรมในครั้งนี้จึงมีนัยสำคัญในการผสานองค์ความรู้พลังของคนรุ่นใหม่ และความรับผิดชอบต่อสังคม เป็นการยืนยันว่าการพัฒนาที่ยั่งยืนจะเกิดขึ้นได้จริงก็ต่อเมื่อแต่ละภาคส่วนพร้อมก้าวข้ามบทบาทดั้งเดิมของตน และหันมาร่วมกันสร้างสรรค์พื้นที่แห่งโอกาสให้แก่ผู้ที่ยังขาดโอกาสในสังคม

ท้ายที่สุดแล้ว สังคมที่ยั่งยืนมิได้วัดจากระดับการเติบโตทางเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว หากวัดจากความสามารถของสังคมนั้นในการดูแลผู้เปราะบาง เปิดพื้นที่ให้ทุกคนได้เติบโต และส่งต่อความหวังจากรุ่นหนึ่งไปสู่อีกรุ่นหนึ่งอย่างไม่ขาดสาย การร่วมขับเคลื่อนกิจกรรมเช่นนี้ของสมาคมประกันวินาศภัยไทย จึงมีใช้เพียงการแสดงออกถึงความรับผิดชอบต่อสังคม หากยังเป็นการประกาศจุดยืนอย่างสง่างามว่า การพัฒนาที่ยั่งยืนต้องเริ่มจากการไม่ทอดทิ้งใครไว้ข้างหลัง และต้องเติบโตไปพร้อมกับคุณค่าของความเป็นมนุษย์ที่นั่นคือ การให้โอกาส การแบ่งปัน และการร่วมกันสร้างอนาคตที่ดีกว่าเดิมให้แก่สังคมไทย





ร้านอาหารอุ่นใจ มีประกันภัยคุ้มครอง: ก้าวสำคัญของการยกระดับมาตรฐานธุรกิจบริการด้วยระบบประกันภัย

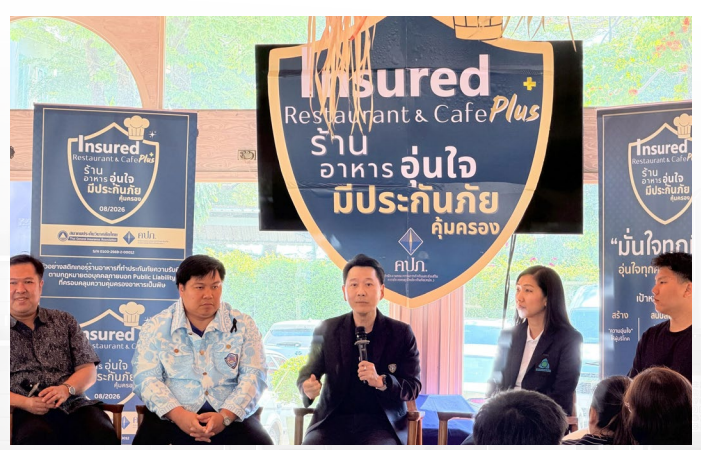


โดย นางสาวรัญพร เรืองแก้ว
ฝ่ายสื่อสารองค์กร สมาคมประกันวินาศภัยไทย

ในยุคที่เศรษฐกิจภาคบริการมีบทบาทสำคัญต่อการดำเนินชีวิต และการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ธุรกิจร้านอาหารนับเป็นหนึ่งในภาคบริการที่เติบโตอย่างต่อเนื่องและกระจายตัวอยู่ทั่วทุกภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็นร้านอาหารริมทาง ร้านในห้างสรรพสินค้า ร้านอาหารท้องถิ่นที่สืบทอดสูตรจากรุ่นสู่รุ่น ไปจนถึงร้านสไตล์โมเดิร์นที่ตอบโจทย์วิถีชีวิตของผู้บริโภคยุคใหม่ ล้วนมีจุดร่วมเดียวกัน คือการเป็น “พื้นที่แห่งความไว้วางใจ” ที่ผู้บริโภคคาดหวังทั้งความอร่อย ความสะอาด ความปลอดภัย และความรับผิดชอบต่อผู้ประกอบการในทุกมิติ ดังนั้น มาตรฐานของร้านอาหารในปัจจุบันจึงไม่อาจวัดได้เพียงรสชาติหรือบรรยากาศเท่านั้น หากยังต้องครอบคลุมถึงความพร้อมในการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างรอบคอบและเป็นระบบด้วย

การดำเนินธุรกิจร้านอาหารมักเต็มไปด้วยความเสี่ยงที่แฝงอยู่ในทุกขั้นตอน ตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบ การเก็บรักษา การปรุงอาหาร การให้บริการ ตลอดจนการดูแลสถานที่ให้ปลอดภัยสำหรับผู้มาใช้บริการ ความเสี่ยงเหล่านี้มีได้หลายรูปแบบและหลายระดับ ทั้งความเสี่ยงด้านอาคารและทรัพย์สินจากอัคคีภัยหรือภัยธรรมชาติ ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับพนักงานซึ่งอาจได้รับบาดเจ็บจากการทำงานในครัว ความเสี่ยงจากการหยุดชะงักของธุรกิจที่อาจทำให้สูญเสียรายได้อย่างกะทันหัน และที่สำคัญที่สุดคือความเสี่ยงต่อลูกค้าและบุคคลภายนอก ไม่ว่าจะเป็นอุบัติเหตุภายในร้าน หรือเหตุการณ์ไม่คาดคิดอื่น ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงของกิจการได้อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในยุคโซเชียลมีเดียที่ข่าวสารแพร่กระจายอย่างฉับไว

ด้วยเหตุนี้ โครงการ “ร้านอาหารอุ่นใจ มีประกันภัยคุ้มครอง” จึงถือกำเนิดขึ้นบนพื้นฐานของแนวคิด Embedded Insurance หรือ “การประกันภัยแบบฝังตัว” ซึ่งเป็นแนวโน้มที่กำลังได้รับความนิยมอย่างกว้างขวางในอุตสาหกรรมประกันภัยทั่วโลก แนวคิดสำคัญคือการผนวกความคุ้มครองประกันภัยเข้ากับสินค้าและบริการในชีวิตประจำวัน เพื่อให้การเข้าถึงหลักประกันเป็นเรื่องใกล้ตัวและเป็นธรรมชาติมากยิ่งขึ้น กล่าวอีกนัยหนึ่งคือทำให้ประกันภัยกลายเป็นส่วนหนึ่งของมาตรฐานการดำเนินธุรกิจ เช่นเดียวกับใบอนุญาตประกอบกิจการหรือใบรับรองด้านสุขอนามัย โดยเฉพาะในส่วนของประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญของตราสัญลักษณ์ “Insured Restaurant and Café Plus” อันเป็นหัวใจของโครงการนี้



โครงการดังกล่าวได้มีการวางรากฐานและขยายผลอย่างเป็นระบบ โดยเปิดตัวอย่างเป็นทางการครั้งแรกที่จังหวัดขอนแก่น เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2568 ซึ่งนับเป็นจุดเริ่มต้นสำคัญของการนำแนวคิดนี้ ไปสู่การปฏิบัติจริงในระดับพื้นที่ การเลือกจังหวัดขอนแก่นเป็นจุดเริ่มต้น มีนัยสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ เนื่องจากเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภาค ตะวันออกเฉียงเหนือที่มีธุรกิจร้านอาหารหลากหลายและมีความคึกคักสูง ผลตอบรับจากการเปิดตัวครั้งนั้นเป็นที่น่าพอใจ โดยมีผู้ประกอบการ ร้านอาหารเข้าร่วมทำประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกจำนวน 30 แห่ง ซึ่งสะท้อนให้เห็นอย่างชัดเจนว่าผู้ประกอบการในภูมิภาคพร้อม เปิดรับแนวคิดนี้และเห็นคุณค่าของการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นรูปธรรม

เมื่อโครงการก้าวเข้าสู่ปีที่สองในปี 2569 การดำเนินงานยัง มีความเข้มข้นและขยายวงกว้างมากขึ้นอย่างชัดเจน ในช่วงต้นปี มีการจัดกิจกรรมในกรุงเทพมหานครเพื่อเสริมสร้างความรู้ด้านการบริหาร ความเสี่ยงและสนับสนุนผู้ประกอบการในเมืองหลวง ซึ่งเป็นตลาด ขนาดใหญ่และมีการแข่งขันสูงที่สุดของประเทศ จากนั้นจึงขยายผล ต่อเนื่องไปยังจังหวัดเชียงใหม่ในเดือนมีนาคม 2569 ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยว สำคัญที่มีร้านอาหารหนาแน่นและมีฐานลูกค้าทั้งชาวไทยและนักท่องเที่ยว ต่างชาติจำนวนมาก นอกจากนี้ ยังมีแผนดำเนินกิจกรรมต่อเนื่อง ในจังหวัดภูเก็ต ขอนแก่น และชลบุรี ซึ่งเป็นกลุ่มจังหวัดเป้าหมายตั้งแต่ ระยะเริ่มต้นเส้นทางการขยายผลดังกล่าวสะท้อนวิสัยทัศน์ในการยกระดับ มาตรฐานธุรกิจร้านอาหารไทยให้ครอบคลุมทุกภูมิภาคอย่างแท้จริง

ทั้งนี้ โครงการ “ร้านอาหารอุ่นใจ มีประกันภัยคุ้มครอง” ยังมี บทบาทสำคัญในการปรับเปลี่ยนวิธีคิดของผู้ประกอบการต่อ “ประกันภัย” จากเดิมที่อาจถูกมองว่าเป็นภาระต้นทุนที่ไม่จำเป็น ไปสู่การมองว่าเป็น เครื่องมือบริหารความเสี่ยงที่ช่วยสร้างเสถียรภาพให้แก่กิจการในระยะยาว การมีประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกจึงมิใช่เพียงการปฏิบัติตาม ข้อกำหนด หากยังเป็นการส่งสัญญาณอย่างชัดเจนว่ากิจการนั้นตระหนัก ถึงความเสี่ยงและพร้อมรับผิดชอบต่อผู้บริโภคอย่างจริงจัง ขณะเดียวกัน สำหรับผู้บริโภค การทราบว่าร้านอาหารที่เลือกใช้บริการมีความคุ้มครอง จากประกันภัยรองรับ ย่อมหมายถึงความมั่นใจว่า หากเกิดความเสียหาย ขึ้นจะมีกระบวนการชดเชยที่ชัดเจนและเป็นธรรม ต่างจากการเผชิญกับ ผู้ประกอบการที่อาจปฏิเสธหรือหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบต่อ





หากมองในระยะยาว โครงการนี้มีศักยภาพที่จะสร้างการเปลี่ยนแปลงเชิงระบบในหลายมิติพร้อมกัน ทั้งการยกระดับวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยงในภาคธุรกิจ การเสริมสร้างความเชื่อมั่นของผู้บริโภคซึ่งรับรู้ข่าวสารได้รวดเร็วและพร้อมถ่ายทอดประสบการณ์ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ ไปจนถึงการขยายฐานตลาดประกันภัยในกลุ่มผู้ประกอบการ SME ซึ่งธุรกิจร้านอาหารส่วนใหญ่จัดอยู่ในกลุ่มนี้ และยังต้องการการส่งเสริมความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับประกันภัยธุรกิจอีกมาก เมื่อผู้ประกอบการจำนวนมากขึ้นเริ่มมองเห็นคุณค่าของการบริหารความเสี่ยงอย่างครบวงจร วัฒนธรรมการดำเนินธุรกิจอย่างรอบคอบ มีระบบ และรับผิดชอบต่อผู้บริโภคก็จะค่อย ๆ ก่อตัวและขยายตัวในวงกว้าง



ตราสัญลักษณ์ “ร้านอาหารอุ่นใจ มีประกันภัยคุ้มครอง Insured Restaurant and Café Plus” จึงมีความหมายมากกว่าการเป็นเพียงเครื่องหมายแสดงการเข้าร่วมโครงการ หากยังเป็นสัญลักษณ์ที่สื่อสารไปถึงผู้บริโภคว่า ร้านอาหารแห่งนั้นดำเนินธุรกิจโดยให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยง มีความคุ้มครองที่เหมาะสม และพร้อมรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการอย่างจริงจัง สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นองค์ประกอบสำคัญของการพัฒนาธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นคุณค่าที่ผู้บริโภคยุคปัจจุบันให้ความสำคัญไม่น้อยไปกว่ารสชาติอาหารหรือความสวยงามของการตกแต่งร้าน



ท้ายที่สุด โครงการ “ร้านอาหารอุ่นใจ มีประกันภัยคุ้มครอง” ถือเป็นอีกหนึ่งแนวทางสำคัญที่ชี้ให้เห็นว่า ธุรกิจร้านอาหารในยุคปัจจุบันจำเป็นต้องก้าวไกลกว่าการมุ่งสร้างความพึงพอใจเฉพาะหน้า และหันมาให้ความสำคัญกับการสร้างหลักประกันแห่งความเชื่อมั่นควบคู่กันไป เพราะเมื่อมาตรฐานการบริการเชื่อมโยงเข้ากับมาตรฐานการบริหารความเสี่ยงได้อย่างกลมกลืน ธุรกิจก็จะมีรากฐานที่มั่นคงยิ่งขึ้น ผู้ประกอบการสามารถดำเนินกิจการได้อย่างมั่นใจมากขึ้น ขณะที่ผู้บริโภคก็สามารถนั่งรับประทานอาหารได้อย่างอุ่นใจในทุกมื้อ ภายใต้ระบบการดูแลที่รอบคอบและความรับผิดชอบของผู้ประกอบการที่มุ่งสร้างคุณค่าและความยั่งยืนในระยะยาว



โครงการศึกษาดูงาน

ระบบการจัดการขนส่ง ท่าเรือแหลมฉบัง



โดย นงรัตน์ พัทธ์ฉัตรสุกุล

ฝ่ายวิชาการประกันฯ สมาคมประกันวินาศภัยไทย

สมาคมประกันวินาศภัยไทย โดยคณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ ได้นำบุคลากรจากบริษัทประกันวินาศภัยเข้าศึกษาดูงานท่าเทียบเรือชุดดีของกลุ่มอู่พิชิตัน พอร์ต ประเทศไทย และท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี เมื่อวันที่ 14-15 พฤศจิกายน 2568 เพื่อศึกษาทำความเข้าใจองค์ความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล ระบบจัดการตู้คอนเทนเนอร์ เทคโนโลยีท่าเรือสมัยใหม่ กระบวนการบริหารความเสี่ยง รวมถึงศึกษาการปฏิบัติงานจริงในพื้นที่ เพื่อเสริมองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ เทคโนโลยีท่าเรือ และการบริหารความเสี่ยงประกันภัย โดยมีผู้เข้าร่วมศึกษาดูงานจากบริษัทสมาชิกจำนวน 34 คน (25 บริษัท) คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ จำนวน 13 คน ชมรมประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ จำนวน 9 คน และเจ้าหน้าที่สมาคมประกันวินาศภัยไทยจำนวน 3 คน รวมจำนวนทั้งสิ้น 59 คน

ในการศึกษาดูงานวันแรก คณะได้เดินทางเข้าเยี่ยมชมท่าเทียบเรือชุดดีของกลุ่มอู่พิชิตัน พอร์ต ประเทศไทย และท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี โดยการศึกษาดูงานครั้งนี้มุ่งเน้นการเรียนรู้ขั้นตอนปฏิบัติงานตั้งแต่การขนถ่ายสินค้า ห้องควบคุมระบบรถหัวลากไร้คนขับ ห้องควบคุมการปฏิบัติงาน ไปจนถึงการทำงานของปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า และในลานตู้สินค้าควบคุมจากระยะไกล ซึ่งช่วยเสริมความเข้าใจความซับซ้อนของระบบโลจิสติกส์ ความท้าทายที่อาจเกิดขึ้นในแต่ละขั้นตอน โดยได้รับความอนุเคราะห์และการต้อนรับอย่างดียิ่งจาก นายอาณัติ มัชฌิมา ประธานบริหารงานทั่วไปของกลุ่มอู่พิชิตัน พอร์ต ประเทศไทย พร้อมทีมงานผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งได้บรรยายภาพรวมการดำเนินงานของท่าเทียบเรือ การนำระบบอัตโนมัติและเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในกิจกรรมโลจิสติกส์ในท่าเรืออย่างครบวงจร อาทิ

1. ปันจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า และในลานตู้สินค้า ควบคุมจากระยะไกล ที่มีการติดตั้งซึ่งผู้ควบคุมสามารถมองเห็นภาพแบบ Realtime ได้อย่างชัดเจน สำหรับการขนถ่ายตู้สินค้าระหว่างเรือกับท่าเรือ โดยใช้ ปันจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า (Quay Crane) และใช้ Rubber Tyred Gantry (RTG) หรือปั้นจั่นยกตู้สินค้าในลานแบบล้อยาง จัดการลานตู้สินค้า ช่วยเพิ่มจำนวนตู้สินค้าในการจัดเก็บ (Stacking) โดยไม่ต้องใช้พื้นที่มาก และเพิ่มความรวดเร็วในการค้นหาหรือนำตู้สินค้าออกเมื่อจำเป็น
2. รถบรรทุกไฟฟ้าไร้คนขับจำนวน 9 คัน ที่ทำงานร่วมกับรถหัวลากทั่วไปในระบบเปิด เป็นแห่งแรกของโลก
3. ระบบควบคุมการผ่านเข้า-ออกอัตโนมัติของประตูท่า (Gate Automation) เพิ่มความรวดเร็วและความถูกต้องในการตรวจปล่อยรถบรรทุก และระบบอ่านหมายเลขตู้สินค้าอัตโนมัติ (Optical Character Recognition: OCR) เป็นกล้องวงจรปิดความละเอียดสูงเพื่อตรวจสอบสภาพตู้สินค้าและยานพาหนะ
4. ระบบคลื่นความถี่วิทยุ (Radio Frequency Identification: RFID) ช่วยลดขั้นตอนการตรวจสอบเอกสารและการกรอกข้อมูลด้วยมือ ทำให้กระบวนการผ่านท่าเป็นไปอย่างรวดเร็ว
5. ระบบปฏิบัติการสำหรับท่าเทียบเรือ (Terminal Operating System: TOS) เพื่อความแม่นยำในการรับ-ส่งตู้สินค้า

คณะยังได้ศึกษาระบบความปลอดภัยของท่าเรือ อาทิ การควบคุมอุณหภูมิตู้ Reefer การจัดการสินค้าน้ำหนักเกิน แผนฉุกเฉินประจำปี รวมถึงกระบวนการตรวจบันทึกสภาพตู้สินค้าเพื่อลดข้อพิพาทด้านความเสียหาย ซึ่งล้วนเป็นองค์ความรู้สำคัญอย่างมาก

พร้อมกันนี้ คณะยังได้รับข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับโครงสร้างการขนส่งภายในประเทศ พบว่าสัดส่วนการขนส่งสินค้ายังคงพึ่งพาทางถนนมากกว่า 90% ส่วนทางรางและทางน้ำมีเพียงประมาณ 5% ต่อประเภท ขณะที่ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังสูงกว่า 10 ล้าน TEUs ต่อปี และมีแนวโน้มแตะระดับ 11 ล้าน TEUs ในปีนี้ สะท้อนบทบาทของท่าเรือแหลมฉบังในฐานะศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่สำคัญของประเทศ ทั้งยังมีแผนขยายโครงการในอนาคต เช่น โครงการก่อสร้างท่าเรือ F1/F2 และ E1/E2 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถอีกกว่า 7 ล้าน TEUs รองรับการแข่งขันกับท่าเรือในภูมิภาค โดยเฉพาะเวียดนามที่มีโครงการสร้างท่าเรือใหม่ตั้งแต่ปีรองรับได้ถึง 36 ล้าน TEUs

การรองรับเรือขนาดใหญ่ ท่าเทียบเรือชุดดี มีความลึกหน้าท่า 16 เมตร ความยาว 1,700 เมตร และมีปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า 14 ตัว รองรับเรือบรรทุกมากกว่า 20,000 TEUs ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม ยังมีความท้าทายจากกฎ 24 ชั่วโมง (การเตรียมเอกสารและรถให้พร้อมภายใน 24 ชั่วโมงก่อนที่เรือจะเข้าเทียบท่า) สำหรับตู้ส่งออก และข้อจำกัดของระบบแอปพลิเคชันกลางบริหารจัดการจราจรที่ยังต้องพัฒนาเพิ่มเติม



โครงการศึกษาดูงานระบบการจัดการขนส่ง ท่าเรือแหลมฉบัง



นายอานันท์ มัชฌิมา ประธานบริหารงานทั่วไป
ของกลุ่มบริษัท ท่าเรือแห่งประเทศไทย ร่วมถ่ายภาพกับคณะ

ท่าเทียบเรือชุดดี ยังเป็นต้นแบบท่าเรือที่ประยุกต์ใช้ระบบอัตโนมัติอย่างกว้างขวาง ทั้งระบบยกขนตู้สินค้าและรถบรรทุกไร้คนขับที่ใช้ AI ตรวจจับป้าย เส้นทาง และสื่อสารถึงกัน พร้อมหลบหลีกสิ่งกีดขวาง ช่วยลดความเสี่ยงจากการปฏิบัติงาน และเพิ่มความปลอดภัยในพื้นที่ท่าเรือ ระบบ Gate Automation ที่เปลี่ยนเป็นออนไลน์ทั้งหมด รวมถึง OCR ที่บันทึกข้อมูลตู้สินค้าอัตโนมัติ ช่วยให้ทั้งการปฏิบัติงานและการติดตามข้อมูลเป็นไปอย่างแม่นยำและมีประสิทธิภาพ

ด้านการจัดการสินค้าพิเศษ ท่าเทียบเรือชุดดี มีระบบควบคุมตู้เย็น Reefer อย่างเข้มงวดทุก 4 ชั่วโมง ตรวจสอบสินค้าน้ำหนักเกิน โดยประสานท่าเรือปลายทางล่วงหน้า และมีแผนความปลอดภัยพร้อมซักซ้อมเป็นประจำทุกปี ใช้ OCR ตรวจสอบสภาพตู้สินค้าเพื่อลดข้อพิพาทเกี่ยวกับความเสียหาย ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญต่อกระบวนการประกันภัยสินค้า

นอกจากนี้ คนยังได้รับฟังการบรรยายสรุปจาก **นางศิริพร ชลวานิช** ผู้ช่วยผู้อำนวยการกองบริหารงานทั่วไป ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งนำเสนอภาพรวมวิสัยทัศน์และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือแหลมฉบัง (LCP) ในฐานะประตูการค้าหลักของประเทศ ปัจจุบัน LCP รองรับตู้สินค้าไม่น้อยกว่า 11 ล้าน TEUs ต่อปี มีเรือสินค้าและเรือโดยสารมากกว่า 12,000 เที่ยวต่อปี ติดอันดับที่ 16 ของโลก และ 14 ของเอเชีย ด้านปริมาณขนถ่ายตู้สินค้า พร้อมขีดความสามารถในการขนถ่ายรถยนต์ 2 ล้านคันต่อปี ซึ่งอยู่ในระดับสูงสุดของโลก โครงการพัฒนาในอนาคต ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ที่จะเพิ่มขีดความสามารถเป็น 18 ล้าน TEUs ต่อปี รองรับร่องน้ำลึก 18.5 เมตร และเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางรางอีก 4 ล้าน TEUs ต่อปี คาดว่าจะเปิดบริการในปี 2571



นางศิริพร ชลวานิช ผู้ช่วยผู้อำนวยการกองบริหารงานทั่วไป ท่าเรือแหลมฉบัง

มุมมองประธานฯ

นายจุฑาวัช เพ็งศรี ประธานคณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ กล่าวว่า ธุรกิจประกันภัยทางทะเลและขนส่ง ยังคงมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกที่ต้องเผชิญความเสี่ยงด้านโลจิสติกส์ แม้สัดส่วนเบี้ยประกันภัยจะไม่สูงเมื่อเทียบกับประกันภัยประเภทอื่น แต่เป็นประเภทการประกันภัยสำคัญที่ช่วยขับเคลื่อนและส่งเสริมศักยภาพการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมและการค้า โดยเฉพาะเมื่อภาคธุรกิจยังต้องเผชิญความท้าทายจากปัจจัยภายนอกหลายด้าน ทั้งมาตรการด้านการค้าและภาษีของประเทศคู่ค้า ความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ ความขัดแย้งในหลายภูมิภาค ความไม่แน่นอนในห่วงโซ่อุปทาน ความเสี่ยงด้านเทคโนโลยีในระบบโลจิสติกส์สมัยใหม่ ตลอดจนผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ อันส่งผลให้โครงสร้างการคำนวณถึงการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น การขยายท่าเรือและเส้นทางขนส่งทั่วโลกมีการปรับตัวอย่างต่อเนื่อง และยังทำให้ความต้องการความคุ้มครองความเสี่ยงภัยเพิ่มสูงขึ้น ช่วยสร้างโอกาสให้ภาคธุรกิจประกันภัยต้องพัฒนาผลิตภัณฑ์และการบริหารความเสี่ยงรูปแบบใหม่ให้ได้มากขึ้น สอดคล้องกับความเสี่ยงภัยอุบัติใหม่ที่เปลี่ยนแปลงไปตามสภาพสังคม



นายจุฑาวัช เพ็งศรี ประธานคณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์



สำหรับสถานการณ์ในไตรมาสที่ 4/2568 (ข้อมูลเดือนมกราคม-ธันวาคม 2568)¹ พบว่า เบี้ยประกันภัยรับตรงประเภทประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลอยู่ที่ 5,071 ล้านบาท ลดลง 16.55% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YOY) สะท้อนถึงภาวะความผันผวนและความท้าทายของอุตสาหกรรมประกันภัยทางทะเลในปีที่ผ่านมา ท่ามกลางสภาพแวดล้อมด้านเศรษฐกิจและโลกดิจิทัลโลกที่ยังคงมีความไม่แน่นอนสูง อย่างไรก็ตาม ความท้าทายเหล่านี้ยังสะท้อนให้เห็นความจำเป็นของการจัดการความเสี่ยงที่รัดกุมยิ่งขึ้น ทำให้ประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลยังคงเป็นกลไกสำคัญที่ภาคธุรกิจให้ความเชื่อมั่น และมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่องในระยะกลางและระยะยาว

ในวันที่สอง คณะได้เข้ารับฟังการบรรยายเกี่ยวกับประเภทเรือและ Classification ของเรือที่ใช้ในการขนส่ง จาก นายพิเชฐ ลีโอนาม บริษัท Bureau Veritas Marine & Offshore (Thailand) ซึ่งให้ความสำคัญว่า Classification เป็นรากฐานสำคัญของความปลอดภัยในการเดินเรือ การค้าระหว่างประเทศ และความเชื่อมั่นในภาคประกันภัย การคงสถานะของเรือให้อยู่ในมาตรฐาน Class จึงเท่ากับการรักษาความน่าเชื่อถือและความปลอดภัย พร้อมรับฟังการบรรยายเรื่อง ประกันภัยความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ (Protection and Indemnity Insurance) จาก นายมัธยสิทธิ์ ลิมเจริญกิจ ที่ปรึกษาคณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ ซึ่งอธิบายว่า P&I Club จะให้ความคุ้มครองต่อสมาชิกในกรณีที่สมาชิกต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย (Legal Liability) เช่น ความรับผิดชอบต่อบุคคลที่ไม่ได้เป็นลูกเรือ/ลูกเรือ ค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายซากเรือในกรณีที่เจ้าหน้าที่ของรัฐบังคับเจ้าของเรือให้เคลื่อนย้ายเนื่องจากเกิดการกีดขวางร่องน้ำ ค่าใช้จ่ายในการส่งบุคคลที่หลบหนีขึ้นเรือกลับสู่ภูมิลำเนาเดิม ความรับผิดชอบในกรณีเรือชนวัตถุที่ลอยน้ำที่ไม่ใช่เรือหรือวัตถุที่อยู่กับที่ เป็นต้น องค์ความรู้ดังกล่าวเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อผู้ประกอบการประกันภัยทางทะเล ช่วยเพิ่มความเข้าใจเกี่ยวกับ ความเสี่ยงและภาระความรับผิดชอบของเจ้าของเรือในสถานการณ์ต่าง ๆ การบรรยายจัดขึ้นเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2568 ณ โรงแรมแอมบิฟิค พาร์ค ศรีราชา จังหวัดชลบุรี



นายพิเชฐ ลีโอนาม บริษัท Bureau Veritas Marine & Offshore (Thailand)



นายมัธยสิทธิ์ ลิมเจริญกิจ ที่ปรึกษาคณะกรรมการฯ

¹สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย, รายงานภาวะธุรกิจประกันภัยไทย ไตรมาส 4 ปี 2568 (2025Q4): ข้อมูลเดือนมกราคม-ธันวาคม 2568.

บทสรุป

สมาคมประกันวินาศภัยไทย ขอขอบคุณ ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย และกลุ่มอู่ทอซีสัน พอร์ต ประเทศไทย รวมถึงพันธมิตรทุกภาคส่วน ที่ให้เกียรติเปิดบ้านต้อนรับและแบ่งปันองค์ความรู้เชิงลึกในครั้งนี้ ความร่วมมือจากองค์กรชั้นนำที่มีมาตรฐานระดับโลกถือเป็นพลังสำคัญในการเสริมสร้างศักยภาพของบุคลากรในอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทยให้มีความพร้อม ทันสมัย และก้าวทันต่อพัฒนาการของระบบขนส่งทางทะเลยุคใหม่ ความเอื้อเฟื้อและการสนับสนุนจากทุกหน่วยงานไม่เพียงช่วยยกระดับองค์ความรู้ทางวิชาชีพ แต่ยังมีส่วนผลักดันให้อุตสาหกรรมประกันภัยทางทะเลของไทยมีความเข้มแข็ง น่าเชื่อถือ และสามารถแข่งขันได้อย่างมั่นใจในระดับภูมิภาคและระดับสากล สมาคมฯ พร้อมเดินทางสานต่อความร่วมมือที่ดีนี้ เพื่อร่วมขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และประกันภัยของไทยให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนต่อไป

ท้ายนี้ นายจุฑาวัช เพ็งศรี ประธานคณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ กล่าวว่า “การดูงานครั้งนี้จึงเปรียบเสมือนการส่งเสริมองค์ความรู้ที่ช่วยยกระดับศักยภาพของอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยไทยทั้งในด้านการบริหารความเสี่ยง การพัฒนาผลิตภัณฑ์ประกันภัยใหม่ ๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้เอาประกันภัยทั้งผู้ส่งออกและผู้นำเข้า และการเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้เอาประกันภัย องค์ความรู้ที่ได้รับจะเป็นรากฐานสำคัญในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนในอนาคต”

หมายเหตุ: บทความนี้เรียบเรียงจากการรับฟังการบรรยายและการเข้าศึกษาดูงานท่าเทียบเรือชุดดี ของกลุ่มอู่ทอซีสัน พอร์ต ประเทศไทย และท่าเรือแหลมฉบัง เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2568 โดยผู้เขียนได้สรุปและเรียบเรียงเนื้อหาจากการบรรยายและการสังเกตการณ์ ทั้งนี้ เนื้อหาได้รับอนุญาตให้เผยแพร่จากกลุ่มอู่ทอซีสัน พอร์ต ประเทศไทย





เมื่อความเสี่ยงเริ่มต้น ... ที่ต้นน้ำ



โดย ดร. ปิยวดี ไชวฤทธิ์กิจ

ที่ปรึกษาคณะกรรมการบริหาร สภาคนประจักษ์บัณฑิตไทย

ในอดีต เรามักเข้าใจความเสี่ยงผ่าน “เหตุการณ์” เช่น อุบัติเหตุ ไฟไหม้ หรือภัยธรรมชาติ ซึ่งเกิดขึ้น ณ จุดใดจุดหนึ่ง และสามารถประเมินผลกระทบได้ในขอบเขตที่ชัดเจน แต่ในโลกปัจจุบัน “สถานการณ์” ความขัดแย้งระหว่างประเทศ กำลังบอกเราว่า ความเสี่ยงไม่ได้เริ่มต้นเฉพาะจากสาเหตุเดิมๆ อีกต่อไป หากแต่เริ่มจาก “โครงสร้างต้นน้ำ” ของระบบเศรษฐกิจ และค่อย ๆ ไหลผ่านห่วงโซ่อุตสาหกรรม ก่อนจะสะท้อนกลับมาในรูปของผลกระทบที่รุนแรง ซับซ้อน และเชื่อมโยงกัน

หนึ่งในโครงสร้างที่สะท้อนความจริงนี้ได้ชัดที่สุด ก็คือ “ห่วงโซ่อุตสาหกรรมปิโตรเคมี” ซึ่งเป็นระบบที่อยู่เบื้องหลังสินค้ากว่า 95% บนโลกนี้ และในช่วงเวลาที่ความขัดแย้งในตะวันออกกลางกระทบต่อต้นน้ำของพลังงานมากขึ้นเป็นลำดับ โลกกำลังเรียนรู้บทเรียนสำคัญอีกครั้งว่า “ความเสี่ยงของโลก” ไม่ได้เริ่มต้นจากสิ่งที่เราเห็น แต่เริ่มจาก “สิ่งที่หล่อเลี้ยงระบบทั้งหมด”

ทราบหรือไม่ว่า ของที่เราใช้ในชีวิตประจำวันไม่ว่าจะเป็นแก้วใส่ชาขนมขี้มูก ถูพลาสติกใส่ข้าวเหนียวหมูปิ้ง ของใส่มาว่า ผงซักฟอก เสื้อผ้า ครีมกันแดด อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนรถยนต์ ไปจนถึงแผงโซลาร์เซลล์ ล้วนมีจุดเริ่มต้นมาจากห่วงโซ่การผลิตเดียวกันทั้งสิ้น

การเข้าใจเส้นทาง “จากต้นน้ำสู่ปลายน้ำ” จึงไม่ใช่เป็นเพียงเรื่องของอุตสาหกรรมปิโตรเคมี หากแต่คือการเข้าใจโลกของเศรษฐกิจโลก และท้ายที่สุด ก็คือการเข้าใจความเสี่ยงเชิงระบบที่ส่งผ่านมาถึงธุรกิจประจักษ์บัณฑิตของเรา

จากต้นน้ำสู่ปลายน้ำ เส้นทางของอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่เชื่อมโลกทั้งใบ

เส้นทางของปิโตรเคมีสามารถอธิบายได้ผ่านห่วงโซ่คุณค่าที่เริ่มต้นจากทรัพยากรธรรมชาติ ไปจนถึงผลิตภัณฑ์ปลายทางที่เราคุ้นเคย โดยแบ่งออกเป็น 4 ช่วงหลัก ได้แก่ 1) ต้นน้ำ 2) กลางน้ำตอนต้น 3) กลางน้ำตอนปลาย และ 4) ปลายน้ำ

1) ต้นน้ำ: จุดกำเนิดของมูลค่า

ห่วงโซ่คุณค่าปิโตรเคมีเริ่มต้นจากทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นวัตถุดิบพื้นฐาน ได้แก่ น้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติ ซึ่งจะถูกนำเข้าสู่กระบวนการกลั่นและแยกองค์ประกอบ ได้ออกมาเป็นวัตถุดิบตั้งต้น (Feedstock) ได้แก่ แนพธา อีเทน โพรเพน และมีเทน ซึ่งเป็นวัตถุดิบหลักของอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในขั้นถัดไป

ภูมิภาคตะวันออกกลางถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางการผลิตพลังงานที่สำคัญของโลก โดยมีสัดส่วนการผลิตน้ำมันดิบประมาณ 30% และก๊าซธรรมชาติประมาณ 17% ของการผลิตทั่วโลก ซาอุดีอาระเบีย อิรัก อิหร่าน สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และคูเวต เป็นผู้ส่งออกหลักน้ำมันดิบ ในขณะที่แหล่งก๊าซธรรมชาติหลักนั้นอยู่ในกาตาร์และอิหร่าน

ต้นน้ำถือเป็นส่วนที่มีความผันผวนสูง เนื่องจากราคาขึ้นอยู่กับตลาดพลังงานโลก และราคานี้จะเป็นตัวกำหนด “ต้นทุนพื้นฐาน” ของอุตสาหกรรมเกือบแทบทั้งหมดบนโลกใบนี้

2) กลางน้ำตอนต้น: การสร้าง Building Blocks ของโลกอุตสาหกรรม

Feedstock ที่ได้จากต้นน้ำจะถูกนำไปผ่านกระบวนการทางเคมี เพื่อให้โมเลกุลแตกตัวหรือจัดเรียงโครงสร้างใหม่ เกิดเป็นสารตั้งต้นพื้นฐานที่เรียกว่า “Building Blocks” สารเหล่านี้เปรียบเสมือน “ตัวอักษร” ที่ใช้ในการประกอบคำ หรือ “DNA ของเศรษฐกิจ” เพราะเป็นฐานของการผลิตสารเคมีและวัสดุเกือบทั้งหมดในโลกอุตสาหกรรม

สารตั้งต้นพื้นฐานนี้แบ่งออกได้หลายกลุ่ม เช่นกลุ่มโอเลฟินส์ (เอทิลีน โพรพิลีน บิวทาไดอีน) ซึ่งเป็นวัตถุดิบตั้งต้นสำคัญในการผลิตพลาสติก ยางสังเคราะห์ และเส้นใย กลุ่มอะโรเมติกส์ (เบนซีน โทลูอีน ไซลีน) ซึ่งถูกนำไปใช้ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงคุณภาพสูง และเป็นสารตั้งต้นของสี ย้อม วัตถุระเบิด และพลาสติกบางชนิด และกลุ่มเคมี ซึ่งมีบทบาทมากในเชิงอุตสาหกรรม



3) กลางน้ำตอนปลาย: การต่อยอดสู่สารเคมีมูลค่าเพิ่ม

Building Blocks จากกลางน้ำตอนต้น จะถูกนำไปแปรรูปต่ออีกผ่านกระบวนการทางเคมีที่ซับซ้อนมากขึ้น เพื่อผลิตเป็นผลิตภัณฑ์เคมีขั้นกลาง (Intermediates) ที่หลากหลาย และมีคุณสมบัติที่แตกต่างกัน ตัวอย่างเช่น “โพลีเอทิลีน” ซึ่งเป็นพลาสติกที่มีความเหนียว ยืดหยุ่น ทนสารเคมี กันน้ำได้ดี ในขณะที่ “โพลียูรีเทน” เป็นพลาสติกสังเคราะห์ที่มีความยืดหยุ่นสูงเช่นกัน สามารถทนแรงเสียดสี น้ำมัน รวมถึงรังสียูวีได้ดีเยี่ยม และสามารถขึ้นรูปได้หลากหลาย

สำหรับ “โพลีเอสเตอร์” นั้น เป็นเส้นใยสังเคราะห์ที่มีความทนทานสูง คงรูปทรง และระบายความชื้นได้ดี ส่วน “ฟีนอล” จะเป็นของแข็งที่มีคุณสมบัติเป็นกรดอ่อนที่ละลายน้ำได้

จะเห็นได้ว่า ผลิตภัณฑ์กลุ่มนี้ทำหน้าที่เป็น “ตัวเชื่อม” ระหว่างวัตถุดิบพื้นฐาน (ต้นน้ำ) กับผลิตภัณฑ์ปลายทาง (ปลายน้ำ) ซึ่งจะช่วยเพิ่มมูลค่าและสร้างความหลากหลายให้กับผลิตภัณฑ์

4) ปลายน้ำ: การผลิตวัสดุที่หล่อหลอมโลกสมัยใหม่

Intermediates จากกลางน้ำตอนปลาย จะถูกแปรรูปเป็นสินค้าที่เราเห็นและใช้ในชีวิตประจำวันตั้งแต่ลืมตาจนเข้านอนสารพัดสารพัน เช่น “โพลีเอทิลีน” ถูกนำไปผลิตบรรจุภัณฑ์ ถุงหิ้ว พลาสติกพื้นสินค้า ถุงเย็น ขวดบรรจุภัณฑ์ ของใช้ในครัวเรือน ของเล่นเด็ก กะละมัง ตะกร้า รวมถึงท่อน้ำ ถังน้ำ อุปกรณ์ชิ้นส่วนยานยนต์ ส่วน “โพลียูรีเทน” ถูกนำไปใช้ในการผลิตลูกกลิ้ง ลูกล้อ ชิ้นส่วนเครื่องจักร ฉนวนกันความร้อน หลังคา หนังสวมกัน พื้นยางสังเคราะห์ในสนามกีฬา และพื้นกันกระแทก

“โพลีเอสเตอร์” ถูกนำไปใช้ผลิตชุดกีฬา ชุดลำลอง ซับในเสื้อแจ็คเก็ต ชุดทำงาน และผ้าปูที่นอน และ “ฟีนอล” ก็ถูกนำมาใช้ในการผลิตยาฆ่าเชื้อในท้องผ้าตัด ผลิตภัณฑ์ทำความสะอาด ยาฆ่าเชื้อเฉพาะที่ ยาแก้ปวด ครีมนันแดด สีย้อมผม รวมทั้งกาวยาสีไฟฟ้า และเครื่องครัวด้วย

สำหรับ Intermediates ตัวอื่นก็เป็นวัตถุดิบสำคัญที่เป็นรากฐานของอุตสาหกรรมที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นบรรจุภัณฑ์อาหาร ขวดพลาสติก PET ชิ้นส่วนรถยนต์ ตัวเรือ ถังน้ำมัน ชิ้นส่วนเครื่องใช้ไฟฟ้า ฉนวนไฟฟ้า สายเคเบิลใต้ทะเล โทรศัพท์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์ทางการแพทย์ คอนแทกเลนส์ เครื่องวัดความดัน ขวดนมเด็ก อวัยวะเทียม ผลิตภัณฑ์ทำความสะอาด ผงซักฟอก น้ำยาซักล้าง สารเคมีทางการเกษตร แผงโซลาร์เซลล์ กังหันลม วัสดุก่อสร้าง เฟอร์นิเจอร์ อุปกรณ์กีฬา เครื่องดนตรี สี สารเคลือบผิว กาว หมึกพิมพ์ ยา และผลิตภัณฑ์เภสัชกรรม ฯลฯ

พียกตัวอย่างมาเป็นน้ำจิ้มแค่นี้ จะเห็นได้ว่า อุตสาหกรรมปิโตรเคมีไม่ใช่แค่ผลิตเม็ดพลาสติกตามที่เรารู้จัก หากแต่คือแพลตฟอร์มวัตถุดิบของแทบทุกอุตสาหกรรมสมัยใหม่ และเป็น “โครงสร้างที่มองไม่เห็นแต่ขาดไม่ได้” ของ “เศรษฐกิจโลก” และ “การดำรงชีวิต” ของเรา

แต่สิ่งที่สำคัญยิ่งกว่าก็คือ อุตสาหกรรมปิโตรเคมีถือเป็น “เส้นทางของความเสี่ยง” ของระบบเศรษฐกิจโลกด้วย (ตามหลักบริหารความเสี่ยงเป๊ะ ๆ เหยียญมี 2 ด้าน ดาบมี 2 คมเสมอ จำประโยคนี้นักได้ใช้ใหม่)



ปิดช่องแคบฮอร์มุซ เศรษฐกิจสะบัดทั้งโลก

ความขัดแย้งในตะวันออกกลางไม่ได้เป็นเพียงเหตุการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศเท่านั้น แต่ได้พัฒนาอวลไปสู่ “แรงกระแทกเชิงระบบ” (Systemic Shock) ที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกในทุกมิติ ผ่านช่องทางของพลังงานซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

ศูนย์กลางของความเปราะบางนี้อยู่ที่ “ช่องแคบฮอร์มุซ” ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งพลังงานที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของโลก รองรับการขนส่งน้ำมันประมาณ 20 ล้านบาร์เรลต่อวัน หรือ 20% ของการบริโภคน้ำมันโลก เมื่อความตึงเครียดในภูมิภาคเพิ่มสูงขึ้น การหยุดชะงักของ Supply ปีโตรเคมีจึงถูกสะท้อนในราคาพลังงานโลกโดยทันที

ปริมาณน้ำมันในตลาดโลกหายไปได้ถึงประมาณ 5-8 ล้านบาร์เรลต่อวัน หรือ 5-8% ของตลาดโลก ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบ Brent ซึ่งเป็นราคาอ้างอิงมาตรฐาน ปรับตัวเพิ่มขึ้นถึง 20-40% และทะลุระดับ 100 ดอลลาร์ต่อบาร์เรลเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ในขณะที่การลดการส่งออกก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) จากบางประเทศในตะวันออกกลางที่ได้รับผลกระทบ ทำให้ Supply ในตลาดโลกลดลงและเพิ่มความผันผวนให้กับตลาดพลังงานอย่างรุนแรง โดยราคา LNG ปรับเพิ่มขึ้นกว่า 90% ทั้งหมดทั้งมวลนี้เรียกได้ว่า เป็น Systemic Shock ที่มีอานุภาพสูงมาก



นอกจากผลกระทบด้านพลังงานแล้ว การหยุดชะงักของเส้นทางขนส่งค่าระวางเรือบรรทุกน้ำมันที่เพิ่มขึ้นถึง 200-300% ค่าระวางเรือ LNG ที่เพิ่มขึ้นประมาณ 40%-50% ค่าเบี้ยประกันภัยความเสี่ยงจากสงครามต่อตัวเรือที่เพิ่มขึ้นจาก 0.25% ไปเป็น 3% และค่าเบี้ยประกันภัยความเสี่ยงจากสงครามทางทะเลที่ในบางกรณีพุ่งทะยานกว่า 1,000% ล้วนส่งผลทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ในบางเส้นทางเพิ่มขึ้นถึง 20-50% เลยทีเดียว

ผลกระทบทั้งหมดดังที่ได้กล่าวมา ส่งผลให้ราคาสินค้าและบริการสูงขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และเกิดภาวะเงินเฟ้อจากต้นทุนที่เพิ่มขึ้น (Cost-push Inflation) โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ หรือ IMF ได้ประเมินว่า การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน 10% สามารถทำให้อัตราเงินเฟ้อโลกเพิ่มขึ้นประมาณ 0.4% และลดการเติบโตของ GDP โลกประมาณ 0.1-0.2%

นอกจากนี้แล้ว ราคาก๊าซธรรมชาติที่พุ่งขึ้นแรงมากยังส่งผลให้เศรษฐกิจโลกเผชิญกับภาวะที่เรียกว่า “Stagflation Risk” กล่าวคือการเติบโตทางเศรษฐกิจชะลอตัว ขณะที่เงินเฟ้อยังคงอยู่ในระดับสูงด้วย

ผลกระทบดังกล่าวจะส่งผลกระทบรุนแรงเป็นพิเศษในประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งมีความเปราะบางต่อราคาพลังงานและอาหาร โดย IMF ประเมินว่า ความขัดแย้งในตะวันออกกลางอาจทำให้ประชากรทั่วโลกต้องเผชิญกับความเสี่ยงด้านความมั่นคงทางอาหารเพิ่มขึ้นอีกกว่า 40-45 ล้านคน และต้องการเงินช่วยเหลือระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นอีกถึง 20,000-50,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

สำหรับมิติระยะยาวนั้น ผลกระทบของสงครามไม่ได้จำกัดอยู่เพียงช่วงเวลาที่มีความขัดแย้งดำเนินอยู่เท่านั้น เพราะการฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานในการผลิตน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติที่ถูกทำลายหรือสะดุดไปนั้น ต้องใช้เวลาแรมปีหรือหลายปี และความเสียหาย (ทางเศรษฐกิจและอื่น ๆ) ที่เกิดขึ้นบางส่วนไม่สามารถจะซ่อมสร้างเพื่อกลับไปสู่จุดเดิมได้

ประเทศที่ได้รับผลกระทบจากสงครามมีแนวโน้มที่จะสูญเสียศักยภาพการเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะยาว โดย IMF ประเมินว่า GDP อาจลดลงถึง 7% ภายในระยะเวลา 5 ปีหลังเกิดความขัดแย้ง ซึ่งสะท้อนถึงสิ่งที่เรียกว่า “แผลเป็นทางเศรษฐกิจ” หรือ Economic Scarring ที่ยากจะฟื้นตัวด้วย

แรงกระแทกจากต้นน้ำ สู่ความท้าทายเชิงโครงสร้างของระบบเศรษฐกิจไทย

ในช่วงเวลาที่โลกเผชิญความไม่แน่นอนมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ความขัดแย้งในตะวันออกกลางได้ตอกย้ำอีกครั้งว่า “ความเสี่ยง” ในศตวรรษที่ 21 ไม่ได้มีขอบเขตทางภูมิศาสตร์ และไม่ได้เกิดขึ้นแบบโดดเดี่ยว เหตุการณ์ที่ดูเหมือนอยู่ห่างไกล กลับสามารถส่งผลกระทบต่อราคาพลังงาน ห่วงโซ่อุปทาน และต้นทุนทางเศรษฐกิจของประเทศไทยด้วยเช่นกัน

ประเทศไทยมีความเปราะบางต่อความผันผวนของพลังงานโลกในระดับสูงมาก เนื่องจากโครงสร้างพลังงานนั้นพึ่งพาการนำเข้าพลังงานเป็นหลัก โดยนำเข้าน้ำมันดิบจากตะวันออกกลาง 58% ของการนำเข้าน้ำมันทั้งหมด จากประเทศคู่ค้าหลักซึ่งได้แก่ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ซาอุดีอาระเบีย กาตาร์ คูเวต และโอมาน และนำเข้าก๊าซธรรมชาติประมาณ 30% หรือคิดเป็น 60% ของการผลิตไฟฟ้าของประเทศในปีที่แล้ว โดยมีกาตาร์เป็นแหล่งนำเข้าหลัก

มูลค่าการนำเข้าน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติสุทธิที่ประมาณ 8% ของ GDP ทำให้การเพิ่มขึ้นของราคาพลังงานกระทบต่อเศรษฐกิจไทยโดยรวมซึ่งเชื่อมโยงกับห่วงโซ่อุปทานโลกอย่างมีนัยสำคัญ และผลกระทบจากภูมิรัฐศาสตร์พลังงานโลกได้ส่งแรงกระแทกต่อระบบเศรษฐกิจไทยแบบลูกโซตต่อเนื่องไปทุกภาคส่วน



1) ต้นทุน (Cost Shock)

แรงกระแทกแรกก็คือ “ต้นทุน” ราคาพลังงานที่เพิ่มขึ้นทำให้ภาคโลจิสติกส์ซึ่งมีต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงประมาณ 50% ของต้นทุนรวมทยอยปรับราคาส่งเพิ่มขึ้น โดยราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นทุกๆ 1 บาทจะทำให้ต้นทุนขนส่งเพิ่มขึ้น 3-5% ขึ้นกับระยะทางการวิ่ง

ในส่วนของต้นทุนวัตถุดิบนั้น ระยะเวลาที่แต่ละธุรกิจจะได้รับผลกระทบจะขึ้นอยู่กับปริมาณวัตถุดิบที่ได้อัดไว้ รวมถึงสัดส่วนการพึ่งพาวัตถุดิบจากตะวันออกกลางทั้งทางตรงและทางอ้อม เมื่อมีการสั่งซื้อวัตถุดิบรอบใหม่ ต้นทุนวัตถุดิบก็จะปรับเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน และต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้นทั้งจากวัตถุดิบและค่าขนส่ง ไม่ช้าก็เร็ว จะถูกส่งผ่านไปยังราคาสินค้าและบริการอีกทอด

ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นส่งผลให้ต้นทุนของภาคอุตสาหกรรมหนักเพิ่มขึ้นโดยทั่วหน้า ไม่ว่าจะเป็นปิโตรเคมี (50-70%) เหล็ก (10-15%) และปูนซีเมนต์ (10-15%) ส่วนต้นทุนการผลิตผลิตภัณฑ์พลาสติกโดยรวมเพิ่มสูงถึง 30-90% ขึ้นกับประเภทของพลาสติก

ในส่วนของภาคเกษตรนั้น ไทยนำเข้าปุ๋ยยูเรียจากตะวันออกกลางประมาณ 30% เมื่อแหล่งผลิตปุ๋ยหลัก เช่น กาตาร์ ซาอุดีอาระเบีย และอิหร่านชะลอหรือหยุดการส่งออก ก็จะทำให้กระทบต่อสต็อกและราคาปุ๋ยยูเรียในไทย และหากเกษตรกรลดการใช้ปุ๋ยลง ก็อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อปริมาณสินค้าการเกษตรที่จะผลิตได้ในอนาคตรวมทั้งราคาพืชผลทางการเกษตรด้วย และส่งผลเป็นลูกโซ่ไปยังราคาอาหารและรายได้ของเกษตรกร



3) ภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว (Economic Slowdown)

แรงกระแทกสุดท้ายก็คือ “การเติบโตทางเศรษฐกิจ” รายงาน Global Risks Report 2026 จาก World Economic Forum เมื่อเดือนมกราคมได้ระบุว่า “หนี้” คือความเสี่ยงอันดับหนึ่งของประเทศไทย ทั้งหนี้สาธารณะ หนี้ภาครัฐกิจ และหนี้ครัวเรือน โดยระดับหนี้สาธารณะของไทย ณ สิ้นปี 2568 อยู่ที่ 65.63% ของ GDP ถือว่าค่อนข้างสูง ในขณะที่หนี้ครัวเรือนไทยต่อ GDP อยู่ที่ 86.7%

ตลาดแรงงานที่เปราะบาง อัตราการว่างงานที่เริ่มปรับสูงขึ้น และค่าครองชีพที่สูงขึ้น จะยิ่งกดดันความสามารถในการชำระหนี้ และอาจนำไปสู่ภาวะล้มละลายหรือวิกฤตสภาพคล่องในวงกว้างได้ และเมื่อต้นทุนเพิ่มสูงและกำลังซื้ออ่อนตัว การเติบโตของเศรษฐกิจไทยก็จะอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าศักยภาพ ภายใต้ความไม่แน่นอนที่สูงขึ้น

IMF ระบุว่า การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน 10 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล อาจทำให้ GDP ของประเทศผู้นำเข้าน้ำมันลดลงประมาณ 0.2–0.4% ซึ่งหมายความว่า หากราคาน้ำมันเพิ่มขึ้น 50 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล ผลกระทบต่อ GDP ไทยอาจอยู่ในช่วง 1–2% ซึ่งถือเป็นแรงกระแทกเชิงมหภาคที่รุนแรงมาก

ล่าสุดเมื่อวันที่ 8 เมษายนที่ผ่านมา ธนาคารโลกได้ปรับลดประมาณการการเติบโตทางเศรษฐกิจของไทยในปีนี้อีกเพียง 1.3% จากเดิมที่เคยคาดการณ์ไว้เมื่อเดือนตุลาคมปีที่แล้วว่า 1.8% ซึ่งถือเป็นอัตราการเติบโตที่ต่ำที่สุดในภูมิภาคอาเซียน



2) ความเปราะบางของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Vulnerability)

แรงกระแทกถัดมาก็คือ “ความเปราะบางของห่วงโซ่อุปทาน” เมื่อวัตถุดิบสะดุด การผลิตก็หยุดชะงักตามไปด้วย นอกจากนี้แล้ว ภาวะขาดแคลนวัตถุดิบมีแนวโน้มทำให้สินค้าในตลาดมีราคาสูงขึ้นและอาจเกิดการขาดแคลนตามมา

อุตสาหกรรมพลาสติกและบรรจุภัณฑ์ที่ต้องใช้เม็ดพลาสติกในการผลิตกำลังเผชิญกับการพุ่งทะยานของต้นทุน ส่งผลให้ผู้ผลิตวัตถุดิบบางรายประกาศ Force Majeure (เหตุสุดวิสัยที่ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อสัญญาได้) และยกเลิกหรือปรับลดปริมาณส่งมอบสินค้า ทำให้การผลิตของผู้ประกอบการปลายน้ำได้รับแรงกระแทกตามไปด้วย

ต้นทุนจากราคาพลังงานและวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้น ทำให้ระบบเศรษฐกิจที่เคยมีประสิทธิภาพ กลายเป็นระบบที่เปราะบาง และหากสถานการณ์ความขัดแย้งลากยาวต่อไป เราจะเห็นธุรกิจที่มีอัตรากำไรขั้นต้นที่ต่ำ เช่น เกษตรกรรม ร้านอาหารริมทาง ธุรกิจค้าปลีก ขายส่ง แบกรับต้นทุนไม่ไหวและทยอยปิดกิจการ ในขณะที่ผู้ประกอบการขนส่งก็อาจไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้เช่นกัน

ธุรกิจประกันวินาศภัยในโลกที่ผันผวน

สำหรับธุรกิจประกันวินาศภัยไทย แม้จะไม่ได้อยู่ในแนวหน้าของความขัดแย้ง แต่อยู่ในตำแหน่ง “แนวรับสุดท้ายของระบบ” ที่อาจต้องรับแรงกระแทกจากผลกระทบทางเศรษฐกิจอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และความผันผวนของความเสี่ยงเชิงระบบที่ยากต่อการคาดการณ์นี้ จะท้าทายขีดความสามารถในการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจประกันวินาศภัยในหลายมิติ

1) การไม่เข้าใจเงื่อนไขความคุ้มครอง (Misunderstanding Insurance Coverage)

โดยทั่วไปแล้วในกรมธรรม์ ประกันภัยจะมีข้อยกเว้นเกี่ยวกับสงคราม (War Exclusion) แต่ในทางปฏิบัติ ลูกค้าจำนวนมากอาจไม่ได้เข้าใจเงื่อนไขนี้อย่างชัดเจน และการปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเนื่องมาจากข้อยกเว้นดังกล่าว อาจทำให้เกิดข้อพิพาทและกระทบต่อชื่อเสียงของบริษัทและธุรกิจโดยรวมได้



2) ต้นทุนค่าสินไหมทดแทนที่เพิ่มขึ้น (Claims Inflation)

ความเสี่ยงจากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางไม่ได้เกิดขึ้นในรูปของภัยพิบัติที่จับต้องได้เช่นแผ่นดินไหวหรือน้ำท่วม แต่เกิดขึ้นผ่านกลไกทางเศรษฐกิจในรูปของราคาพลังงานและวัตถุดิบปิโตรเคมีซึ่งเป็นต้นทุนพื้นฐานของอุตสาหกรรมจำนวนมาก และส่งผลกระทบเป็นลูกโซ่ทำให้ต้นทุนการผลิตสินค้าและบริการปรับเพิ่มตาม ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นนี้จะถูกสะท้อนกลับมายังธุรกิจประกันวินาศภัยในรูปของต้นทุนการเคลมที่สูงขึ้น

ประกันภัยรถยนต์ – เนื่องจากโครงสร้างต้นทุนของการเคลม พังพาอะไหล่และชิ้นส่วนที่มีความเชื่อมโยงกับปิโตรเคมีโดยตรง เมื่อราคาพลังงานสูงขึ้น ต้นทุนการผลิตอะไหล่และค่าขนส่งก็จะเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมเพิ่มตามไปด้วย นอกจากนี้แล้ว ต้นทุนในการส่งเจ้าหน้าที่สำรวจภัยไปยังจุดเกิดเหตุก็จะเพิ่มสูงขึ้นตามการปรับเพิ่มของราคาน้ำมันด้วยเช่นกัน

ประกันภัยทรัพย์สินและประกันภัยอัคคีภัย – ผลกระทบจะสะท้อนผ่านต้นทุนวัสดุก่อสร้าง ซึ่งมีความไวต่อราคาพลังงานและวัตถุดิบปิโตรเคมี ราคาปูน เหล็ก พลาสติก และวัสดุสังเคราะห์ที่เพิ่มขึ้น ทำให้มูลค่าความเสียหายต่อครั้ง (Severity) เพิ่มขึ้น แม้จำนวนเหตุการณ์ (Frequency) จะไม่เพิ่มก็ตาม และส่งผลให้การจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยรวมเพิ่มสูงขึ้น

ประกันภัยทางทะเลและการขนส่ง – เนื่องจากเส้นทางการขนส่งพลังงาน วัตถุดิบ และสินค้าจำนวนมากต้องผ่านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง การเพิ่มขึ้นของค่าระวางเรือ ค่าเบี้ยประกันภัยทางทะเล และค่าเบี้ยประกันภัยความเสี่ยงจากสงครามทางทะเล ทำให้ต้นทุนการขนส่งสูงขึ้น และเพิ่มความเสี่ยงในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

ประกันภัยเบ็ดเตล็ด – ธุรกิจที่ได้รับผลกระทบจากต้นทุนพลังงานที่สูงขึ้นหรือการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน อาจหยุดดำเนินงานชั่วคราว ส่งผลให้เกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก ในขณะที่ความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจสามารถเพิ่มความเสี่ยงด้านความรับผิดชอบได้เช่นกัน

3) แรงกดดันด้านประกันภัยต่อ (Reinsurance Pressure)

นอกเหนือจากผลกระทบด้านต้นทุนการเคลมแล้ว ธุรกิจประกันวินาศภัยอาจต้องเผชิญกับแรงกดดันจากตลาดประกันภัยต่อ ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการบริหารความเสี่ยงและเงินกองทุน เนื่องจากบริษัทประกันภัยต่อมีแนวโน้มที่จะปรับขึ้นราคา เพิ่มความเข้มงวดของข้อกำหนดและเงื่อนไข และลดขีดความสามารถในการรับประกันภัยต่อ ต้นทุนการโอนความเสี่ยงจึงเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

สถานการณ์ดังกล่าวจะสร้าง “แรงกดดันสองด้าน” ให้กับบริษัทประกันภัย กล่าวคือ ต้นทุนการเคลมเพิ่มขึ้น ขณะที่ต้นทุนการบริหารความเสี่ยงก็เพิ่มขึ้นเช่นกัน

การต้องแบกรับความเสี่ยงไว้เองมากขึ้น จะทำให้วินัยในการพิจารณารับประกันภัยกลายเป็นหัวใจสำคัญมากกว่าที่เคย และบริษัทประกันภัยจะต้องบริหารพอร์ตการรับประกันภัยด้วยความระมัดระวังมากขึ้นเป็นพิเศษ

4) ผลตอบแทนจากการลงทุน (Investment Returns)

เนื่องจากรายได้หลักของบริษัทประกันภัยมาจากการรับประกันภัยและการลงทุน สถานการณ์ในตะวันออกกลางทำให้ตลาดหุ้นไทยมีความผันผวนและกระทบต่อมูลค่าของสินทรัพย์ลงทุนของบริษัทประกันภัย หลายอุตสาหกรรมต้องเผชิญกับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นและความไม่แน่นอนของรายได้ที่สูงขึ้น ซึ่งอาจนำไปสู่การปรับลดอันดับความน่าเชื่อถือและกระทบต่อมูลค่าของตราสารหนี้ในพอร์ตการลงทุน

ด้วยเหตุนี้ บริษัทประกันภัยจะต้องกระจายความเสี่ยงอย่างเพียงพอเพื่อไม่ให้เกิดความผันผวนของผลตอบแทนจากการลงทุนอย่างมีนัยสำคัญ รวมทั้งหลีกเลี่ยงการลงทุนในสินทรัพย์เสี่ยง และถือสินทรัพย์ปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น



5) ผลกระทบต่อเนื่องทางเศรษฐกิจ (Economic Spillover)

หากมองในระดับมหภาคแล้ว ความขัดแย้งในตะวันออกกลางได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยผ่านเงินเฟ้อด้านพลังงาน ค่าไฟฟ้า ราคาวัตถุดิบ และค่าครองชีพที่เพิ่มสูงขึ้น และจะกระทบต่อความสามารถในการจ่ายเบี้ยประกันภัยของประชาชนและภาคธุรกิจ เมื่อกำลังซื้ออ่อนลง ความต้องการประกันภัยบางประเภทอาจลดลง ในขณะที่อัตราการยกเลิกกรมธรรม์จะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ทำให้รายได้ของธุรกิจประกันวินาศภัยถูกกดดันควบคู่ไปกับต้นทุน

ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้ยอดขายรถยนต์สันดาปเชื้อเพลิงยิ่งกว่าเดิม สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า แม้จะมีแนวโน้มการเติบโตอย่างเห็นได้ชัด แต่ก็มีส่วนลดค่าสินไหมทดแทนในระดับสูงมาก จึงนับเป็นความท้าทายสำหรับประกันภัยรถยนต์ในอนาคต

นอกจากนี้แล้ว เมื่อราคาพลังงานผันผวนและความไม่แน่นอนเพิ่มสูงขึ้น การตัดสินใจลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ เช่น โรงไฟฟ้า โรงกลั่น หรือโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ อาจถูกชะลอหรือยกเลิก ส่งผลให้ความต้องการประกันภัยวิศวกรรมลดลง สำหรับโครงการที่ยังดำเนินการอยู่ ก็จะเผชิญกับความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นจากต้นทุนที่บานปลายและความล่าช้าในการส่งมอบวัตถุดิบ



จาก Risk Transfer สู่ Risk Intelligence และ Risk Resilience

แรงกระแทกจากต้นน้ำสามารถส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินของบริษัทประกันภัยอย่างมีนัยสำคัญได้ เพราะเมื่อต้นทุนค่าสินไหมทดแทนเพิ่มขึ้นในขณะที่การปรับเบี้ยประกันภัยไม่สามารถทำได้ทันที อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนจะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และอาจส่งผลให้อัตราส่วนรวมสูงเกิน 100%

ในขณะเดียวกันนั้น ตลาดประกันภัยต่อซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการบริหารความเสี่ยงก็เผชิญแรงกดดันเช่นเดียวกัน การเพิ่มขึ้นของต้นทุนประกันภัยต่อและการลดลงของขีดความสามารถในการรับประกันภัยต่อจะทำให้บริษัทประกันภัยต้องแบกรับความเสี่ยงไว้เองมากขึ้น

ในบริษัทนี้ การวิเคราะห์แบบเดิมอาจไม่เพียงพออีกต่อไป ธุรกิจจำเป็นต้องมองผ่านเลนส์ของ “การทดสอบภาวะวิกฤตเชิงระบบ” เพื่อประเมินความสามารถในการรับแรงกระแทกในสถานการณ์สุดขั้ว

หากสมมติให้ราคาน้ำมันปรับตัวขึ้นสู่ระดับ 150-180 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล และ Supply ก๊าซธรรมชาติของโลกลดลงในระดับที่มีนัยสำคัญ ผลกระทบต่อธุรกิจประกันวินาศภัยไทยจะไม่ได้เกิดขึ้นเพียงด้านเดียว แต่จะเกิดขึ้นพร้อมกันหลายมิติ ทั้งต้นทุนการเคลมที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ความผันผวนของตลาดการเงินที่กระทบต่อสินทรัพย์ลงทุน ความตึงตัวของตลาดประกันภัยต่อ และการอ่อนตัวของอุปสงค์จากลูกค้า สถานการณ์ดังกล่าวสะท้อนถึงการเปลี่ยนผ่านจาก “ความเสี่ยงเฉพาะเหตุการณ์” ไปสู่ “ความเสี่ยงเชิงระบบ” ที่ต้องการแนวทางการบริหารจัดการที่แตกต่างออกไปโดยสิ้นเชิง

การตอบสนองต่อความเสี่ยงในระดับนี้ไม่สามารถอาศัยเพียงเครื่องมือดั้งเดิมได้อีกต่อไป ธุรกิจประกันภัยจำเป็นต้องพัฒนาแนวทางการบริหารความเสี่ยงเชิงกลยุทธ์ที่ครอบคลุมทั้งระบบ เริ่มจากการปรับโมเดลการกำหนดราคาให้สามารถสะท้อนความผันผวนของต้นทุนได้อย่างรวดเร็วและยืดหยุ่นมากขึ้น ควบคู่ไปกับการใช้ข้อมูลและการวิเคราะห์ขั้นสูงเพื่อคาดการณ์ความเสี่ยงล่วงหน้าในระดับที่ลึกกว่าเดิม

ในส่วนของการบริหารเงินกองทุนนั้น การกระจายความเสี่ยงผ่านเครื่องมือใหม่เช่นเงินกองทุนทางเลือกรูปแบบต่าง ๆ (Alternative Capital) อาจเป็นกลไกสำคัญในการลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาตลาดประกันภัยต่อแบบดั้งเดิม ขณะเดียวกัน การบริหารพอร์ตผลิตภัณฑ์ประกันภัยให้สอดคล้องกับโครงสร้างความเสี่ยงใหม่ของเศรษฐกิจโลกและภูมิทัศน์ความเสี่ยงที่เปลี่ยนไป ก็จะเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่กำหนดความสามารถในการแข่งขันขององค์กรด้วย



บทบาท “ผู้รับโอนความเสี่ยง” ของบริษัทประกันวินาศภัยในปัจจุบันควรต้องถูกปรับเปลี่ยนไปสู่การเป็น “ผู้บริหารความเสี่ยงเชิงระบบ” ... เปลี่ยนจาก “ผู้จ่ายค่าสินไหม” ไปสู่ “พันธมิตรการบริหารความเสี่ยงมืออาชีพ” ... และยกระดับไปสู่การเป็น “Risk Intelligence Platform” ที่สามารถเข้าใจความเสี่ยงเชิงระบบที่ซับซ้อนและเชื่อมโยงข้อมูลจากหลายอุตสาหกรรมเพื่อสามารถจะให้คำแนะนำเชิงกลยุทธ์ในการบริหารความเสี่ยงแบบองค์รวมให้กับลูกค้าในทุกภาคส่วนได้

ท้ายที่สุดแล้ว ความขัดแย้งในตะวันออกกลางจะไม่ได้เป็นเพียงแค่ความเสี่ยงจากภายนอกที่ธุรกิจประกันวินาศภัยไทยต้องรับมือ หากแต่เป็น “บททดสอบ” ความสามารถในการเข้าใจและบริหารความเสี่ยงที่ซับซ้อนและเชื่อมโยงในระดับโครงสร้าง และในโลกที่ความไม่แน่นอนกลายเป็นเรื่องปกติ ความได้เปรียบนี้ไม่ได้ขึ้นอยู่กับขนาดขององค์กร หากแต่อยู่ที่ความสามารถในการมองเห็นความเสี่ยงตั้งแต่ต้นน้ำและความสามารถปรับตัวอย่างชาญฉลาดก่อนที่แรงกระแทกจะเดินทางมาถึงปลายน้ำในที่สุด

ย่อคำชี้ขาด

ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 339/2569

เรื่อง แนวทางปฏิบัติในการสำรองจ่าย (พ.ร.บ.) คู่กรณีฝ่ายผิด
ต้องสอบถามฝ่ายถูกก่อนจ่ายค่าสินไหมทดแทน

ประเด็นข้อพิพาทมีว่า

ผู้เสนอข้อพิพาทเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นของผู้ประสบภัย
ทั้ง 6 ราย ได้หรือไม่

คำเสนอข้อพิพาทมีความว่า ผู้เสนอข้อพิพาทเป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์กระบะ ตาม พ.ร.บ. ค้ำครองผู้ประสบภัยจากรถฯ ถูกรถยนต์บรรทุกยี่ห้อฮิโน คันที่คู่กรณีรับประกันภัย ตาม พ.ร.บ. ค้ำครองผู้ประสบภัยจากรถฯ ซึ่งขับมาด้วยความเร็วสูงเสียหลักข้ามเกาะกลางถนนมาชน พนักงานสอบสวน สภ.เมืองฉะเชิงเทรา สอบสวนแล้ว มีความเห็นว่าเหตุเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่รถคู่กรณี อุบัติเหตุครั้งนี้ทำให้ผู้ขับขี่รถผู้เสนอข้อพิพาท และผู้โดยสารในรถผู้เสนอ ข้อพิพาทเสียชีวิตรวม 4 คน และได้รับบาดเจ็บ 2 คน ผู้เสนอข้อพิพาทได้จ่ายค่ารักษาพยาบาลเบื้องต้นและค่าปลงศพให้โรงพยาบาลและทายาทของผู้ตายแล้ว จึงมีสิทธิไล่เบี้ยจากคู่กรณีให้ชำระค่าเสียหายดังกล่าวพร้อมทั้งดอกเบี้ย

คู่กรณียื่นคำคัดค้านว่า อุบัติเหตุครั้งนี้คู่กรณีได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ผู้ประสบภัยทั้ง 6 รายเต็มจำนวนความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยแล้ว ประเด็นข้อพิพาทจึงมีว่า ผู้เสนอข้อพิพาทเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นของผู้ประสบภัยทั้ง 6 ราย ได้หรือไม่

อนุญาโตตุลาการได้พิจารณาพยานหลักฐานของทั้งสองฝ่ายแล้ว เห็นว่า เป็นหน้าที่ของคู่กรณีซึ่งเป็นฝ่ายผิดที่จะต้องสอบถามผู้เสนอข้อพิพาทก่อนจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทของผู้ประสบภัยในรถผู้เสนอข้อพิพาท หรือเมื่อจ่ายไปแล้วก็ต้องรีบแจ้งให้ผู้เสนอข้อพิพาททราบโดยเร็ว ตามข้อตกลงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนระหว่างบริษัทประกันภัย การที่คู่กรณีมีหนังสือสอบถามไปยังบริษัท กลางค้ำครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามเอกสารหมาย ค.1 มิได้สอบถามผู้เสนอข้อพิพาทก่อนจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ผู้ประสบภัยหรือทายาทของผู้ประสบภัย เป็นการฝ่าฝืนแนวทางปฏิบัติในการสำรองจ่าย ตามข้อตกลงของสมาคมประกันวินาศภัยไทย จึงไม่มีผลตามกฎหมายผูกพันผู้เสนอข้อพิพาท คู่กรณีจึงต้องรับผิดชอบค่ารักษาพยาบาล ค่ารักษาพยาบาลก่อนตาย และค่าปลงศพตามที่มีผู้เสนอข้อพิพาทเรียกร้อง

อนุญาโตตุลาการชี้ขาดให้คู่กรณีชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ผู้เสนอข้อพิพาท





รายนามบริษัทสมาชิก สมาคมประกันวินาศภัยไทย

- บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน)**
25 อาคารกรุงเทพประกันภัย ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ
เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ : 0 2285 8888 สายด่วน: 1620
E-mail : corp.com1@bangkokinsurance.com
URL : www.bangkokinsurance.com
- 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
- บริษัท กรุงไทยพานิชประกันภัย จำกัด (มหาชน)**
1122 อาคารเคพีไอทาวเวอร์ ถนนเพชรบุรีตัดใหม่
แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2624 1111
E-mail : admin@kpi.co.th
URL : www.kpi.co.th
- 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
- บริษัท คัมภีร์โตเกียวมารีนประกันภัย (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
- บริษัท เคดับบลิวไอ ประกันภัย จำกัด (มหาชน)**
43 อาคารไทย ซีซี ทาวเวอร์ ชั้น 33 ถนนสาทรใต้
แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ : 0 2624 1000
E-mail : infothailand-kwii@kwiasia.com
URL : www.kwii.com
- บริษัท จริณประกันภัย จำกัด (มหาชน)**
408/1 อาคารจริณประกันภัย ถนนรัชดาภิเษก
แขวงสามเสนนอก เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์ : 0 2276 1024 นอกเวลาทำการ: 0 2032 3540
E-mail : charanins@charaninsurance.co.th
URL : www.charaninsurance.co.th
- บริษัท เจเนอราลี่ ประกันภัย (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน)**
1 อาคารพาร์ค สีส้ม ชั้น 20 ยูนิท 2001 ถนนคอนแวนต์
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ : 0 2685 3828 Call Center: 1394
E-mail : info@generali.co.th
URL : www.generali.co.th
- บริษัท เจมาร์ท ประกันภัย จำกัด (มหาชน)**
เลขที่ 195/1 ชั้นที่ 5 ถนน รามคำแหง แขวงราษฎร์พัฒนา
เขตสะพานสูง กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ : 0 2099 0555
E-mail : marketinginno@jaymartinsurance.co.th
URL : www.jaymartinsurance.co.th
- บริษัท ซับส์ลามัคคีประกันภัย จำกัด (มหาชน)**
2/4 อาคารซับส์ ชั้น 12 โครงการนอร์ธปาร์ค ถนนวิภาวดีรังสิต
แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210
โทรศัพท์ : 0 2611 4000, 0 2555 9100
E-mail : customerservice.th@chubb.com
URL : www.chubb.com/th
- บริษัท สมโปะ 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
- บริษัท ซันเดย์ ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)**
100/24 อาคารสารนคร ทาวเวอร์ ชั้น 16 เอ ถนนสาทรเหนือ
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ : 0 2022 1111
E-mail : hello@sundayinsurance.co.th
URL : https://sundayinsurance.co.th

13. บริษัท ทิพย์ประกันภัย 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 ทูนประกันภัย 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.วรรม 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 ไทยไพบูลย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน)

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

19. บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน)

100/3-4 อาคารสารนคร 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 ซีซั่นส์ เฟส 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 ธนชาตประกันภัย 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 แอสซัวร์นซ์ จำกัด (สาขาประเทศไทย)

65/118 อาคารชำนาญฤกษ์เพ็ญชาติ 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



รายนามบริษัทสมาชิก สมาคมประกันวินาศภัยไทย

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 แปซิฟิค ครอส ประกันสุขภาพ จำกัด (มหาชน)

3 อาคารจินนาการ ชั้นที่ 16 โชนปรีซี 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 มิตรชัย สุมิโตโม อินซัวรันซ์ 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 อินซัวรันซ์ (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 สยามสไมล์ ประกันภัย 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_isc@sahainsurance.co.th
URL : www.sahainsurance.co.th

รายนามบริษัทสมาชิก สมาคมประกันวินาศภัยไทย



37. บริษัท อลิอันซ์ อยุธยา ประกันภัย จำกัด (มหาชน)

898 อาคารเพลินิจิต ทาวเวอร์ ถนนเพลินิจิต 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 อินซัวรันซ์ 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
แขวงสุริยวงค์ 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 อาคารสยามปทุมวันเฮ้าส์ ชั้น 25 ยูนิต 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 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

47. 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

**ข้อมูลอัปเดตล่าสุด 9 เมษายน 2569*



สมาคมประกันวินาศภัยไทย เข้าพบเลขาธิการ คปท. เนื่องในโอกาสขึ้นปีใหม่ 2569

ดร.สมพร สืบถวิลกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย พร้อมคณะกรรมการบริหารสมาคมฯ และผู้แทนบริษัทสมาชิก เข้าพบ นายชูฉัตร ประมูลผล เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปท.) เนื่องในโอกาสขึ้นปีใหม่ 2569 พร้อมแลกเปลี่ยนมุมมองและแนวทางการขับเคลื่อนงานด้านประกันวินาศภัยให้สอดคล้องกับทิศทางการกำกับดูแลเพื่อเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ประชาชนผู้เอาประกันภัย ตลอดจนส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจประกันภัยไทยให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2569 ณ สำนักงาน คปท. ถนนรัชดาภิเษก



ร้านอาหารอุ่นใจ มีประกันภัยคุ้มครอง

สัญลักษณ์แห่งความอุ่นใจในทุกมื้ออาหาร



Insured
Restaurant & Cafe

ร้านอาหารอุ่นใจ
มีประกันภัยคุ้มครอง

สำหรับร้านอาหารที่มีประกันภัยความรับผิด
ตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก



สร้างความอุ่นใจให้ผู้บริโภค

สนับสนุนผู้ประกอบการให้บริหารความเสี่ยงอย่างมืออาชีพ
ส่งเสริมเศรษฐกิจภาคบริการสู่ความยั่งยืน



Insured
Restaurant & Cafe **Plus**

ร้านอาหารอุ่นใจ
มีประกันภัยคุ้มครอง**พลัส**

สำหรับร้านอาหารที่มีประกันภัยความรับผิด
ตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก

+พร้อมความคุ้มครองอาหารเป็นพิษ