



บทที่ 1

บทนำ

### การนำเสนอและความสำคัญของปัญหา

การประกันภัยเป็นธุรกิจประเภทหนึ่งในระบบเศรษฐกิจ ภาพรวมของธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทยในช่วงระหว่างปี พ.ศ.2533-2537 มีการเจริญเติบโตโดยเฉลี่ยในอัตราประมาณ 29.148 % (ตารางที่ 1.1) โดยการเจริญเติบโตของธุรกิจประกันวินาศภัยขึ้นอยู่กับ การเจริญเติบโตของเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ โดยในปี พ.ศ. 2536 มูลค่าของเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงมีค่าประมาณ 35,945 ล้านบาท ซึ่งมีอัตราการเจริญเติบโตสูงถึง 42.96 % ทั้งนี้เนื่องจากการที่มีการประกาศใช้ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถปี พ.ศ.2536 ส่วนในปี พ.ศ. 2537 มูลค่าของเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงมีมูลค่าทั้งสิ้น 44,423 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของเบี้ยประกันวินาศภัยตามประเภท พบว่ามีดังนี้คือ อัคคีภัย 16.65 % ตัวเรือ 0.62 % สินค้า 4.15 % รถยนต์ 63.60 % เบ็ดเตล็ด 14.00 % และสุขภาพ 1.18% หากเมื่อพิจารณาอัตราการเจริญเติบโตโดยจำแนกตามแต่ละประเภท จะพบว่า การประกันภัยประเภทเบ็ดเตล็ดและการประกันภัยตัวเรือ มีอัตราการเจริญเติบโตสูงที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับ การประกันวินาศภัยประเภทอื่น ๆ (ตารางที่ 1.2) กล่าวคือในปี พ.ศ.2537 อัตราการเพิ่มของเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงของการประกันภัยประเภทเบ็ดเตล็ดและการประกันภัยตัวเรือมีค่าสูงถึง 32 % และ 27 % ตามลำดับ

แต่อย่างไรก็ตามจะพบว่า เมื่อเปรียบเทียบขนาดของธุรกิจประกันวินาศภัยกับภาคเศรษฐกิจโดยรวมแล้ว ขนาดของธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทยมีขนาดเล็ก สัดส่วนของกำไรประกันภัยรับโดยตรงต่อผลผลิตมวลรวมประชาชาติมีเพียง 1.32 % ซึ่งจัดว่าเป็นค่าที่น้อยมาก ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่า ในอนาคตอัตราการเจริญเติบโตน่าจะสูงมากขึ้น(ตารางที่ 1.3)

จากการที่ธุรกิจประกันวินาศภัยมีอัตราการเจริญเติบโตและการขยายตัวค่อนข้างสูงนั้น ส่งผลให้มีทรัพย์สินลงทุนในภาคเศรษฐกิจต่าง ๆ ของประเทศเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดมีการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่ควบคู่ไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมคือ "ความไม่แน่นอนและความเสี่ยง" ซึ่งปรากฏขึ้นทำให้ต้นทุนและค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งกลไกที่มีบทบาทในการบรรเทาปัญหาดังกล่าวคือ "การประกันภัย" ซึ่งการประกันภัยนี้เองเป็นกลไกที่ทำให้การประกอบกิจการต่าง ๆ ในธุรกิจสามารถดำเนินต่อไปได้อย่างมั่นคง ทั้งนี้ธุรกิจประกันภัยจัดว่าเป็นธุรกิจที่มีศักยภาพสูงในการระดมเงินทุน และสัญญาประกันวินาศภัยส่วนใหญ่จะมีอายุสัญญา 1 ปี และจะมีการต่ออายุสัญญาไปเรื่อย ๆ ดังนั้นเมื่อจัดสรรเงินทุนที่ระดมได้ให้แก่ภาคเศรษฐกิจต่าง ๆ ที่ขาดแคลน จะเป็นการกระตุ้นให้เศรษฐกิจในภาคการผลิตสินค้าและบริการเติบโต

และช่วยพัฒนาให้ตลาดทุนมีเสถียรภาพมากขึ้น ดังนั้นรัฐบาลจึงจำเป็นต้องหันมาให้ความสนใจต่อบทบาทในการพัฒนาเศรษฐกิจ ด้วยเหตุผลที่สำคัญ ดังนี้

1. ทรัพย์สินที่ลงทุนส่วนใหญ่โดยเฉพาะทรัพย์สินของบริษัทประกันวินาศภัย เป็นเงินของประชาชน หากมีการนำไปใช้ผิดพลาด จะส่งผลกระทบต่อประชาชนเป็นจำนวนมาก
2. เป็นแหล่งของการระดมเงินออม และถ้านำเงินที่ระดมมาได้ไปลงทุนในภาคเศรษฐกิจที่ถูกต้องเหมาะสม ก็จะเป็นประโยชน์และเป็นตัวกระตุ้นในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจ
3. การรับประกันและการกระจายความเสี่ยง จะทำให้ผู้บริโภคหรือผู้เอาประกันภัยได้รับประโยชน์ เนื่องจากผู้ประกอบการสามารถมั่นใจได้ถ้าหากเกิดวินาศภัยขึ้น จะได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนครบถ้วน ซึ่งจะส่งผลให้ธุรกิจสามารถดำเนินต่อไปได้ โดยไม่เกิดการล้มละลายและเป็นการส่งเสริมการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมและการค้า

ในฐานะที่ทางภาครัฐบาลยินยอมให้เอกชนเข้าดำเนินการประกันภัยตามความต้องการของตลาด โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อแสวงหากำไรจากการประกอบการ แต่การประกันภัยเป็นกิจการที่ถูกกำกับหรือผู้เอาประกันภัยต้องจ่ายเงินค่าเบี้ยประกันภัยก่อน แล้วค่อยรับเงินชดเชยคืนในภายหลังตามสัญญาที่ทำกันไว้ ดังนั้นความอยู่รอดหรือการดำรงอยู่ของบริษัทจึงเป็นสิ่งแรกที่ทุกฝ่ายต้องคำนึงถึง โดยจากบทบาทและความสำคัญดังกล่าว ธุรกิจประกันภัยจึงเป็นธุรกิจที่มีความสำคัญยิ่งต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศและกระทบกระเทือนถึงผลประโยชน์ของคนส่วนใหญ่ รวมทั้งโครงสร้างเศรษฐกิจของโลกมีการแข่งขันกันมากขึ้น การเชื่อมโยงระหว่างเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ เพิ่มขึ้น การเคลื่อนย้ายทรัพยากรการผลิตและสินค้าระหว่างประเทศเป็นไปอย่างสะดวกยิ่งขึ้น การดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจเสรีทางด้านการผลิต การค้าและการเงิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อรัฐบาลต้องการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางด้านการเงินและก้าวสู่ยุคเสรีทางด้านการเงินในภูมิภาค กิจการประกันภัยเป็นการค้าและการบริการหมวดหนึ่งที่มีรวมอยู่ในสาขาการเงิน (Financial Services) ซึ่งประเทศที่พัฒนาแล้วส่วนใหญ่ต้องการให้มีการเปิดเสรีทางด้านการเงิน ซึ่งประเทศไทยได้ยื่นเสนอข้อผูกพันเปิดเสรีการค้าและการค้าและบริการ จำนวนทั้งสิ้น 96 รายการ ซึ่งเป็นสาขาของการประกันภัย จำนวน 6 รายการ ประกอบไปด้วย ดังนี้

1. การประกันชีวิต (Life Insurance Services)
2. การประกันวินาศภัย (Non-Life Insurance Services)
3. นายหน้าและตัวแทนประกันภัย (Insurance Broking And Agency Services)
4. ที่ปรึกษาประกันภัยไม่รวมเรื่องบำนาญ (Insurance Consultancy Services Excluding Pension Consulting Services)
5. การประเมินภัย (Average And Loss Adjustment Services)
6. คณิตศาสตร์ประกันภัย (Actuarial Services)

นอกจากนี้สัญญาประกันภัยมีลักษณะเป็นสัญญาฝ่ายเดียว ดังนั้นในเกือบทุกประเทศ รัฐบาลจึงจำเป็นต้องเข้าควบคุมดูแลการดำเนินการประยาบธุรกิจของบริษัทด้วยการออกกฎหมายให้กำหนดแก่กลุ่มบุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือกลุ่มบุคคลซึ่งในประเทศไทย ได้แก่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์กับนายทะเบียนประกันภัยเป็นผู้ควบคุมดูแล ซึ่งวัตถุประสงค์ของการควบคุมดูแลกิจการประกันภัย ปรากฏตัว 4 ประการคือ

1. การควบคุมดูแลฐานะการเงินของบริษัทประกันภัยให้มีความมั่นคงแข็งแรง สามารถรับภาระหนี้สินที่มีต่อบุคคลภายนอก โดยเฉพาะผู้เอาประกันภัยและผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัย โดยครบถ้วนสมบูรณ์

2. การควบคุมดูแลหรือสัญญาประกันภัยให้มีความชัดเจน อ่านง่าย เข้าใจง่าย ประกอบกับให้ทั้งสองฝ่ายคือผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยได้รับความเป็นธรรม โดยให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความคุ้มครองตามความต้องการโดยสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม

3. การควบคุมดูแลอัตราเบี้ยประกันภัยให้สอดคล้องกับสภาพความเสี่ยง

4. การควบคุมดูแลให้ผู้เอาประกันภัยได้รับการปฏิบัติตามสัญญาประกันภัย

ภาระหน้าที่โดยพื้นฐานของการควบคุมดูแลธุรกิจประกันภัย ก็คือ การทำให้เกิดความมั่นใจได้ว่าบริษัทประกันภัยทั้งหลาย มีสถานภาพทางการเงินที่ดี ถูกต้องและมีเสถียรภาพมั่นคง (Financially Sound And Stable) เนื่องจากสาเหตุที่บริษัทประกันภัยเป็นผู้ถือเงินก้อนใหญ่อยู่ในมือ และเงินนี้ระดมจากการเก็บค่าเบี้ยประกันภัยล่วงหน้า และถ้าหากเกิดวินาศภัยจึงจะได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนตามสัญญา แต่ถ้าหากไม่เกิดวินาศภัยก็จะได้เงินชดเชย ในการควบคุมดูแลกิจการประกันภัย จึงจำเป็นที่จะต้องเข้าไปเกี่ยวข้องกับ การที่บริษัทนำเงินก้อนดังกล่าวไปลงทุนใช้ประโยชน์ (Deal With Utilization And Investment Of Fund) ในบทความของ Meire K.J.<sup>1</sup> ได้สรุปไว้ว่าในการควบคุมดูแลกิจการประกันภัย มีวัตถุประสงค์หลัก 5 ประการ ดังนี้

1. การกำกับดูแลสภาพการมีทรัพย์สินเหนือกว่าหนี้สินของบริษัท (To Monitor Corporate Solvency)
2. เพื่อให้มีหลักประกันในการซื้อขาย (To Ensure Fair Trading)
3. เพื่อควบคุมการเข้าสู่ตลาด (To Regulate Entry Into Markets)
4. เพื่อสนับสนุนให้ราคามีเสถียรภาพ (To Promote Price Stability)
5. เพื่อตอบสนองเป้าหมายต่าง ๆ ในทางสังคม (To Satisfy Social Objectives)

<sup>1</sup> MEIRE K.J "THE POLITICS OF REGULATION" JOURNAL OF RISK AND INSURANCE

Bannister And Pinnix ได้ทำการศึกษาวิจัยถึงสาเหตุการล้มละลายของบริษัทรับประกันภัย เขาพบว่าสาเหตุที่แท้จริงที่ก่อให้เกิดการล้มละลาย สามารถจำแนกได้ ดังนี้

1. การดำเนินการในด้านการรับประกันภัยไม่ดีพอ (Inferior Underwriting)
2. การดำรงเงินสำรองประกันภัยไว้ไม่เพียงพอ (Deficiency In Loss Reserves)
3. มีเงินกองทุนต่ำเกินไป เมื่อเปรียบเทียบกับความเสี่ยงที่มีอยู่ (Inadequate Surplus In Relation To Risk Assumed)
4. มีความเสี่ยงจากการรับประกันภัยต่อสูงเกินไป (Excessive Exposure To Reinsurances)
5. การขาดสภาพคล่อง (Inadequate Liquidity)

ดังนั้นเราสามารถสรุปได้ว่า สาเหตุที่ก่อให้เกิดธุรกิจประกันภัยประสบกับสภาวะการล้มละลายนั้น อาจจำแนกได้เป็น 2 ประการหลัก คือ

1. ปัจจัยจากภายนอกองค์กร(External Organization Factor) ซึ่งบริษัทไม่สามารถที่จะควบคุมหรือหลีกเลี่ยง ป้องกันไม่ให้เกิดขึ้นได้ เช่น ภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศตกต่ำ ภาวะเงินเฟ้อ การเปลี่ยนแปลงนโยบายในการบริหารงานของรัฐบาลและการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ทางการเมือง รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงกฎหมายที่มีผลกระทบต่อธุรกิจโดยตรง

2. ปัจจัยภายในองค์กร(Internal Organization Factor) ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทางบริษัทสามารถที่จะควบคุม หลีกเลี่ยงและป้องกันไม่ให้เกิดขึ้นได้ เช่น การทุจริต นโยบายในการดำเนินการไม่ดีพอ การจัดแบ่งสายงานภายในองค์กร รวมทั้งความรู้ความสามารถของพนักงานภายในองค์กร

ในการดำเนินการประกอบธุรกิจประกันชีวิตหรือการประกันวินาศภัย ตามพระราชบัญญัติประกันชีวิตและการประกันวินาศภัย พ.ศ.2536 ได้กำหนดไว้ว่าจะกระทำได้เพื่อจัดตั้งขึ้นในรูปบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด โดยจะต้องได้รับใบอนุญาตในการประกอบกิจการประกันชีวิตหรือการประกันวินาศภัย จากการอนุมัติของคณะรัฐมนตรี ในการยื่นขอใบอนุญาตการประกอบธุรกิจประกันภัย กฎหมายได้เปิดกว้าง โดยไม่ได้ห้ามเด็ดขาดและเปิดโอกาสว่าผู้ประสงค์จะดำเนินการต้องขออนุญาตจากทางราชการก่อน ส่วนนโยบายของรัฐบาลจะอนุญาตให้เปิดบริษัทเพิ่มหรือไม่นั้น เป็นนโยบายของรัฐที่จะพิจารณา

ตั้งแต่ต้นปี พ.ศ. 2511<sup>2</sup> เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน จำนวนบริษัทประกันชีวิตมีทั้งหมด 12 บริษัท และจำนวนบริษัทประกันวินาศภัยมีทั้งหมด 65 บริษัท และได้มีบริษัทประกันชีวิตและบริษัทประกันวินาศภัยที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการหลายราย ในปี 2511 บริษัทประกันชีวิตบูรพา จำกัด ได้ถูกเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบธุรกิจประกันชีวิต ต่อมาปี พ.ศ. 2518 กระทรวงพาณิชย์ได้อนุญาตให้

<sup>2</sup> กองวิชาการและสถิติ กรมการประกันภัย " ธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย " ราชการการประกันภัย ปีที่ 18 ฉบับที่ 61 (มกราคม-มีนาคม 2534) : หน้า 105-111.

บริษัท ไทยพาณิชย์ประกันชีวิต จำกัด ประกอบธุรกิจประกันชีวิต จนกระทั่งในปี 2538 รัฐบาลได้แจ้งให้ผู้ประกอบการที่ต้องการเข้าประกอบธุรกิจประกันชีวิตรายใหม่ยื่นขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันชีวิต ซึ่งมีจำนวนบริษัทที่ยื่นความจำนงค์ดังกล่าวเป็นจำนวนมากถึง 44 บริษัท จนกระทั่งปี พ.ศ.2540 รัฐบาลได้มีการยกเลิกการคัดเลือกผู้ที่ยื่นขอใบอนุญาตทั้งหมด โดยได้แจ้งให้ผู้ที่จะแสดงความจำนงค์ยื่นขอใบอนุญาตประกาศกิจการดังกล่าวใหม่อีกครั้ง โดยเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2540 รัฐบาลได้มีการอนุมัติให้ใบอนุญาตกับบริษัทประกันชีวิตใหม่ จำนวน 12 บริษัท<sup>3</sup>

สำหรับการประกันวินาศภัย มี 6 บริษัทที่ขอเลิกการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย คือ บริษัท เซ่งเยงหลีประกันภัยชนาภิศจและพาณิชย์ จำกัด บริษัท ทวีมลประกันภัย จำกัด บริษัท ประกันภัยนครพนม จำกัด บริษัท ยานยนต์พาณิชย์และประกันภัย จำกัด บริษัท แผลมทอง จำกัด และได้มีบริษัทประกันภัยจำนวน 6 บริษัทที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการประกันวินาศภัย คือ บริษัท นูรพาประกันภัย จำกัด บริษัท สหประกันภัย จำกัด บริษัท เอเชียประกันภัย จำกัด บริษัท พังณาการประกันภัย จำกัด บริษัท สินสุประกันภัย จำกัด และบริษัท บัวหลวงประกันภัย จำกัด จนกระทั่งในปี 2538 รัฐบาลได้แจ้งให้ผู้ประกอบการที่ต้องการเข้าประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยรายใหม่ยื่นขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย ซึ่งมีจำนวนบริษัทที่ยื่นความจำนงค์ดังกล่าวเป็นจำนวนมากถึง 43 บริษัท จนกระทั่งเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2540 รัฐบาลได้อนุมัติให้ใบอนุญาตประกอบกิจการกับบริษัทประกันวินาศภัยรายใหม่ จำนวน 16 บริษัท<sup>4</sup>

สำหรับสาเหตุของการถูกเพิกถอนใบอนุญาต เนื่องจากบริษัทมีฐานะการเงินที่ไม่มั่นคงกล่าวคือมีหนี้สินเกินกว่าทรัพย์สิน และกระทำการฝ่าฝืน พระราชบัญญัติประกันชีวิตและประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535<sup>5</sup> เช่น การประวิงเวลาในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หากให้ประกอบธุรกิจต่อไปก็จะเกิดกรรมเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัยและประชาชน

ธุรกิจประกันวินาศภัย นอกจากจะสร้างความมั่นคงให้แก่สังคม เนื่องจากกาประกันวินาศภัยเป็นเสมือนหลักประกันถึงความเสียหาย ซึ่งก่อให้เกิดความมั่นคงในการดำเนินธุรกิจ และเป็นการส่งเสริมการลงทุนทั้งทางด้านพาณิชย์และอุตสาหกรรมให้ขยายตัวมากขึ้น ซึ่งนับได้ว่ามีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ นอกจากนี้ธุรกิจประกันวินาศภัยจะมีบทบาทต่อตลาดเงิน (Money Market) ซึ่งจัดเป็นแหล่งระดมเงินทุนระยะสั้น เนื่องจากอายุของสัญญาประกันวินาศภัยมีเพียง 1 ปี ดังนั้นบริษัทต้องกันเงินส่วนหนึ่งสำรอง เพื่อเตรียมไว้จ่ายค่าสินไหมอันจะเกิดขึ้นในอนาคต นอกเหนือไปจากการที่คาดคะเนเอาไว้ โดยที่เงินสำรองส่วนใหญ่จะลงทุนในรูปแบบของเงินฝากธนาคาร ตั๋วสัญญาใช้เงิน หรือบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ ใน

<sup>3</sup> หนังสือพิมพ์ข่าวสด ฉบับประจำวันพุธ ที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2540

<sup>4</sup> เรื่องและเช่นเดียวกัน

<sup>5</sup> ปัจจุบันได้มีการยกเลิก พรบ.ประกันชีวิตและประกันวินาศภัย พ.ศ.2510 และได้มีการออก พรบ.ประกันชีวิตและการประกันวินาศภัย พ.ศ.2535 ขึ้นแทนโดยได้มีการปรับปรุงจุดที่สำคัญให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันมากยิ่งขึ้น



ขณะที่ธุรกิจประกันชีวิตจะมีบทบาทต่อตลาดทุน (Capital Market) ซึ่งจัดเป็นแหล่งระดมเงินทุนระยะยาว เนื่องจากอายุของสัญญาประกันภัยมักจะเป็นสัญญาระยะยาว มีระยะเวลามากกว่า 10 ปี ขึ้นไป ดังนั้นบริษัทประกันภัยจะนำเงินสำรองไปลงทุนในสินทรัพย์ระยะยาว เช่น การให้กู้ยืม หุ้น พันธุ์และพันธบัตร

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นว่าธุรกิจประกันวินาศภัย เป็นธุรกิจที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาภาคเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ แต่การที่ผู้ประกอบการรายใหม่จะเข้าสู่ธุรกิจนั้นค่อนข้างยาก เนื่องจากมีเครื่องกีดขวาง คือ มีกฎหมายภายใต้พระราชบัญญัติประกันวินาศภัยและพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2536 ได้กำหนดเงื่อนไขการควบคุมธุรกิจประกันวินาศภัย โดยคำนึงถึงความมั่นคงของการประกอบการ จึงทำให้จำนวนบริษัทที่ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยมีจำนวนคงที่มากโดยตลอด โดยวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของการควบคุมดูแล มีดังนี้

1. ควบคุมการจัดตั้งบริษัทประกันวินาศภัย (Establishment)
2. การให้มีหลักประกันในเรื่องการมีทรัพย์สินเหนือกว่าหนี้สิน (Ensuring Of Solvency)
3. การประพฤติปฏิบัติทางการค้าที่ยุติธรรม (Fair Trade Practices)
4. การคุ้มครองผู้บริโภค (Consumer Protection)
5. การรักษาความซื่อสัตย์ (Maintaince Of Probity)
6. การต้องสุจริตและโปร่งใส (Honesty And Transparency)
7. การเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้ตลาดภายในประเทศ (Strengthening Of Domestic Markets)
8. การสร้างฐานข้อมูลสถิติที่จำเป็นสำหรับการกำกับดูแลให้ตลาดประกันภัย ดำเนินไปด้วยความถูกต้อง (Creation Of Necessary Database For Proper Monitoring Of An Insurance Market)

ปัญหาความไม่สมบูรณ์ของข่าวสาร ทำให้ผู้บริโภคไม่ได้รับความยุติธรรม ซึ่งอาจก่อให้เกิดการหลงผิดหรือหลงเชื่ออันเนื่องมาจากการตัดสินใจผิดพลาดเพราะข้อมูลที่รับทราบนั้นผิดพลาดไม่ถูกต้อง ในทำนองเดียวกัน บริษัทประกันภัยเกือบทุกบริษัทต้องการที่จะให้เป็นที่ยอมรับของลูกค้า แต่ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้หลักเหตุผลทางเศรษฐศาสตร์ คือ พยายามทำกำไรสูงที่สุด ซึ่งผลที่ตามมาก็คืออาจมีบางบริษัทประสบกับปัญหา ความเสี่ยงสูง (High Risk ) ซึ่งอาจเป็นปัญหาในด้านความมั่นคงทางด้านการเงิน ซึ่งผลลัพธ์ที่ตามมาอาจทำ ความเสียหายให้แก่ ผู้บริโภคได้ ดังนั้นภายใต้ข้อบังคับของกฎหมาย เช่น การแทรกแซงจากทางรัฐบาล เพื่อป้องกันการที่ผู้ประกอบการถูกฉ้อโกง ฉ้อฉล จึงมีบทบาทสำคัญ ซึ่งจัดว่าเป็นการช่วยเหลือบริษัทไม่ให้ประสบกับ ปัญหาความสูญเสียทางด้านการเงิน ในทางปฏิบัติแล้ว เป็นการยากที่บริษัทที่รับประกันภัยจะประเมินค่าสินไหมที่จะเกิดขึ้น (Incurred Losses) เพื่อที่จะตั้งเป็นเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัย (Loss Reserve) ทำให้เป็นการยากในการที่ผู้บริโภคที่ต้องการซื้อประกันภัยแล้วไม่สามารถพิจารณาประเมินสภาพความมั่นคงทางด้าน การเงินของแต่ละบริษัทที่รับประกันภัยได้

หากบริษัทรับประกันภัยเกิดการล้มละลาย ย่อมจะส่งผลกระทบต่อแต่ละฝ่าย ดังนี้

1. ฝ่ายประชาชนทั่วไป ซึ่งในกรณีที่เป็นผู้รับประกันภัยโดยตรง ถ้าหากบริษัทที่รับประกันภัยเกิดการล้มละลายลงและทรัพย์สินที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหาย ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากทางผู้รับประกันภัยได้ สิ่งนี้คงมาจากสถานภาพทางด้านการเงินที่ไม่มั่นคงนั้น ประชาชนหรือผู้เอาประกันภัยย่อมได้รับความเสียหายและสูญเสีย ไร้ที่ที่อยู่อาศัย ไม่มีเงินเป็นค่ารักษาพยาบาล หรืออาจส่งผลให้ธุรกิจที่ประกอบกรอยู่นั้นต้องหยุดชะงักลง

2. ฝ่ายผู้ประกอบการหรือผู้รับประกันภัย ถ้าหากบริษัทที่รับประกันภัยประสบกับวิกฤตการณ์สถานภาพทางด้านการเงินไม่มั่นคง ซึ่งอาจทำให้เกิดการล้มละลายตามมา บริษัทรับประกันภัยก็ไม่สามารถชำระหนี้สินที่มีภาระผูกพันอยู่กับทางผู้เอาประกันภัย ซึ่งไม่เพียงแต่ค่าสินไหมทดแทนที่ค้างจ่ายเท่านั้น ยังรวมถึงมูลค่าของค่าสินไหมที่อาจจะเกิดขึ้นเนื่องมาจากกรรมธรรมที่รับประกันภัยนั้นยังไม่หมดอายุ ซึ่งถ้าบริษัทประสบกับภาวะดังกล่าวก็อาจถูกยึดใบอนุญาตประกอบกิจการ ก็จะทำให้ความน่าเชื่อถือและชื่อเสียงที่ได้รับจากประชาชนลดลงหรือประชาชนอาจหมดความน่าเชื่อถือได้ในที่สุด

3. ฝ่ายรัฐบาล ถ้าหากบริษัทที่รับประกันภัยเกิดการล้มละลายลง รัฐบาลก็จะต้องยื่นมือเข้ามาควบคุมช่วยเหลือเพื่อให้เกิดการกระทบที่น้อยต่อแต่ละฝ่ายน้อยที่สุด ซึ่งในการที่รัฐบาลจะเข้ามาช่วยเหลือนั้น อาจต้องสูญเสียงบประมาณและค่าใช้จ่ายต่างๆ เป็นจำนวนมาก ดังนั้นหากรัฐบาลต้องการที่จะหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดปัญหาดังกล่าวข้างต้น รัฐบาลควรมีมาตรการต่างๆ ที่รัดกุมสำหรับควบคุมบริษัทรับประกันภัยแต่ละบริษัท รวมทั้งกำหนดบทลงโทษที่เด็ดขาดถ้าหากบริษัทใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามแนวทางของรัฐบาล

### วัตถุประสงค์

ในการศึกษาธุรกิจประกันวินาศภัย ในการศึกษานี้จะศึกษาความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทรับประกันวินาศภัยแต่ละบริษัท โดยศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดการล้มละลายของธุรกิจ โดยในศึกษาจะจำแนกเป็น ศึกษารวมทั้งอุตสาหกรรม จำแนกเป็นกลุ่มบริษัทที่มีขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ โดยใช้ขนาดของเบี้ยประกันภัยรับและขนาดของเงินกองทุนเป็นตัวจำแนก

### ขอบเขตการศึกษา

ในที่นี้จะเน้นเฉพาะในส่วนของการประกันวินาศภัย โดยจะใช้ข้อมูลจากรายงานธุรกิจประกันภัย ข้อมูลจากงบกำไรขาดทุน งบดุล จากกรรมการประกันภัย ซึ่งเป็นข้อมูลภาคตัดขวาง(Cross Section Data) ในช่วงปี พ.ศ.2533 พ.ศ.2537

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. สามารถพิจารณาได้ว่าสภาพความมั่นคงทางด้านการเงินของแต่ละบริษัทนั้นอยู่ในระดับใด มีบริษัทใดที่อยู่ในสภาพเสี่ยง และมีบริษัทใดบ้างที่อยู่ในระดับที่มั่นคง
2. สามารถใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นสำหรับประกอบการตัดสินใจสำหรับผู้บริโภค ในการตัดสินใจที่จะซื้อประกันกับบริษัทใด หรือจะลงทุนในบริษัทใด
3. สามารถใช้เป็นสัญญาณเตือนภัยเบื้องต้นแก่ทางบริษัทที่รับประกันภัย ในการประเมินสภาพความเสี่ยงของบริษัท
4. ใช้เป็นข้อมูลประกอบในการวางแผนการดำเนินงานของบริษัทต่อไป
6. ก่อให้เกิดความมั่นคงและเกิดประโยชน์ต่อสังคมโดยรวม ในที่สุด

### โครงสร้างการศึกษา

ในการวิจัยครั้งนี้ จะแบ่งการศึกษาออกเป็น ส่วน ๆ ดังนี้

บทที่ 1 บทนำ เป็นการนำเสนอ และความสำคัญของการศึกษา ขอบเขตการศึกษา วัตถุประสงค์ของการศึกษา และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

บทที่ 2. ทฤษฎี และการศึกษาถึงงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 3. กล่าวถึง ผลการดำเนินการของธุรกิจประกันวินาศภัย

บทที่ 4 กล่าวถึง วิธีการศึกษา สมมติฐาน แบบจำลอง สมการ ตัวแปรต่าง ๆ ที่ใช้ในแบบจำลอง ลำดับขั้นตอนในการศึกษา

บทที่ 5 กล่าวถึง การประมวลผลและการวิเคราะห์ ความสามารถในการชำระหนี้ของรวมทั้งอุตสาหกรรม โดยวิธีการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงพหุ (กลุ่มบริษัทขนาดเล็ก ขนาดกลาง ขนาดใหญ่ โดยการใช้การจำแนกด้วยมูลค่าของเงินกองทุนและมูลค่าของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ)

บทที่ 6 เป็นบทสรุปและข้อเสนอแนะ



ตารางที่ 1.1

ตารางแสดงเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงและอัตรากារเจริญเติบโต (%) ของธุรกิจประกันวินาศภัย

ประเภทของการประกันภัย	พ.ศ. 2533		พ.ศ. 2534		พ.ศ. 2535		พ.ศ. 2536		พ.ศ. 2537		รวม	
	ล้านบาท	(%)	ล้านบาท	(%)	ล้านบาท	(%)	ล้านบาท	(%)	ล้านบาท	(%)	ล้านบาท	(%)
อัคคีภัย	4,341	19	5,039	17	5,592	11	6,409	15	7,351	16	28,732	100
ตัวเรือ	118	10	174	47	202	17	217	8	274	27	985	100
สินค้า	1,129	26	1,242	10	1,346	8	1,528	14	1,845	21	7,090	100
รถยนต์	9,217	46	10,586	15	13,869	31	22,680	64	28,210	25	84,562	100
เบ็ดเตล็ด	2,234	38	3,082	41	4,135	34	5,112	24	6,743	32	21,306	100
รวม	17,039	100	20,123	100	25,144	100	35,946	100	44,423	100	142,675	100

ที่มา : จากรายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย พ.ศ. 2533 -2537

## ตารางที่ 1.2

การแสดงผลดีของการประกันภัย จำนวนตามประเภทของการประกันภัย ระหว่างปี 2533 - 2537

ปี พ.ศ. Year	ประเภทของการประกันภัย Line of Business	จำนวนกรมธรรม์ Number of Policies	จำนวนเงินเอาประกันภัย Sum Insured	เบี้ยประกันภัยรวมสุทธิ Net Written Premium	อัตราค่าสินไหมทดแทน Loss Ratio
1990	1. อัคคีภัย (Fire)	952,503	1,451,504	4,309	20.35
	2. ตัวเรือ (Hull)	650	9,503	118	36.17
	3. สินค้า (Cargo)	291,325	752,834	1,129	40.04
	4. รถยนต์ (Automobile)	613,165	292,043	9,217	68.85
	5. เบ็ดเตล็ด (Miscellaneous)	272,040	1,710,779	2,189	48.77
	6. สุขภาพ (Health)	10,239	490	135	52.25
	รวม (Total)	2,139,922	4,217,233	17,097	68.72
1991	1. อัคคีภัย (Fire)	1,178,343	1,870,153	5,039	20.39
	2. ตัวเรือ (Hull)	681	12,644	174	6.25
	3. สินค้า (Cargo)	312,576	1,067,589	1,242	38.47
	4. รถยนต์ (Automobile)	679,835	332,981	10,588	66.29
	5. เบ็ดเตล็ด (Miscellaneous)	359,856	1,135,951	3,082	49.25
	6. สุขภาพ (Health)	18,731	1,094	219	63.92
	รวม (Total)	2,550,022	4,420,452	20,342	57.19
1992	1. อัคคีภัย (Fire)	1,279,243	2,100,341	5,592	19.17
	2. ตัวเรือ (Hull)	590	17,535	202	37.14
	3. สินค้า (Cargo)	349,925	1,165,529	1,345	44.00
	4. รถยนต์ (Automobile)	876,821	1,144,492	13,869	67.57
	5. เบ็ดเตล็ด (Miscellaneous)	489,022	1,662,443	3,866	41.76
	6. สุขภาพ (Health)	24,346	943	269	66.53
	รวม (Total)	3,017,947	6,091,283	25,144	57.57
1993	1. อัคคีภัย (Fire)	1,309,239	2,871,400	6,409	25.66
	2. ตัวเรือ (Hull)	545	11,558	217	28.51
	3. สินค้า (Cargo)	376,940	1,355,285	1,528	36.92
	4. รถยนต์ (Automobile)	4,433,426	944,895	22,680	68.14
	5. เบ็ดเตล็ด (Miscellaneous)	583,572	1,091,065	4,660	35.17
	6. สุขภาพ (Health)	36,215	19,584	443	75.99
	รวม (Total)	6,739,937	7,194,687	35,945	59.62
1994	1. อัคคีภัย (Fire)	1,566,629	3,035,692	7,351	19.62
	2. ตัวเรือ (Hull)	669	17,103	274	19.44
	3. สินค้า (Cargo)	423,162	1,417,007	1,845	37.02
	4. รถยนต์ (Automobile)	6,116,606	1,640,661	28,210	64.06
	5. เบ็ดเตล็ด (Miscellaneous)	699,323	2,466,027	6,210	36.46
	6. สุขภาพ (Health)	44,067	35,127	525	71.73
	รวม (Total)	8,849,445	8,513,417	44,423	57.05

ตารางที่ 1.3 แสดงมูลค่าเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง อัตราการเจริญเติบโต และการเปรียบเทียบเบี้ยประกันภัย  
กับค่า GDP ของการประกันวินาศภัยระหว่างปี พ.ศ.2528-2537

พ.ศ.	เบี้ยประกันภัยรวม(ล้านบาท)	อัตราการเจริญเติบโต ( % )	เบี้ยประกันภัย/GDP ( % )
2528	5,749	-	0.57 %
2529	6,152	7.01 %	0.66 %
2530	7,515	22.16 %	0.60 %
2531	9,315	23.95 %	0.62 %
2532	12,516	34.36 %	0.70 %
2533	17,097	36.60 %	0.83 %
2534	20,342	18.98 %	0.87 %
2535	25,144	23.61 %	0.90 %
2536	35,946	42.96 %	1.19 %
2537	44,423	23.58 %	1.32 %

ที่มา : จากการคำนวณจากรายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย พ.ศ.2533 - 2537

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย