

การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและสัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัย

สารนิพนธ์
ของ
มธุรส อรุณรุ่งแสง

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ
พฤษภาคม 2553

การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและสัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัย

สารนิพนธ์
ของ
มธุรส อรุณรุ่งแสง

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ

พฤษภาคม 2553

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและสัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัย

บทคัดย่อ
ของ
มจรุส อรุณรุ่งแสง

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ
พฤษภาคม 2553

มธุรส อรุณรุ่งแสง. (2552). การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและสัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัย. สารนิพนธ์ ศ.ม. (เศรษฐศาสตร์การจัดการ). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์: รองศาสตราจารย์ พิศมัย จารุจิตติพันธ์.

การวิจัยในครั้งนี้ มีความมุ่งหมาย เพื่อวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและสัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย โดยการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและสัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยไทย ด้วยอัตราส่วนทางการเงินประเภทต่างๆ โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มบริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และกลุ่มบริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และแบ่งเป็น 3 ขนาด คือ ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก

ผลการวิเคราะห์สามารถสรุปได้ว่า กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ มีฐานะทางการเงินในระดับดี เนื่องจาก มีการขยายงานภายใต้ขีดความสามารถทางการเงินของตน และมีแนวโน้มการขยายงานที่สม่ำเสมอ แต่มีสภาพคล่อง และความสามารถในการทำกำไรน้อยกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ มีความมั่นคงทางการเงิน เนื่องจาก มีผลกำไรจากการดำเนินงานจากการใช้สินทรัพย์ รวมถึงเงินปันผล และราคาหุ้นของกลุ่มบริษัทดังกล่าวสูงกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ อีกทั้งยังมีสภาพคล่องที่ดี และมีความสามารถในการจ่ายค่าสินไหมที่ดีกว่า แต่มีการขยายงานที่น้อยเกินไป โดยเฉพาะกลุ่มบริษัทขนาดเล็ก มีความผันผวนของนโยบายในการขยายงาน และมีการพึ่งพิงการทำประกันภัยต่อมาก

การจัดสรรสินทรัพย์ลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นประกันภัยรถยนต์ และบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ทุกกลุ่มบริษัท) เน้นการลงทุนที่มีความเสี่ยงต่ำที่สุด มีสภาพคล่องสูงที่สุด และมีหลักทรัพย์หรือรัฐบาลเป็นประกัน ซึ่งสินทรัพย์ประเภทที่มีความเสี่ยงต่ำ จะให้ผลตอบแทนที่ต่ำด้วยเช่นกัน เนื่องจากบริษัทประกันวินาศภัยส่วนใหญ่ต้องการที่จะคงความมั่นคง และคงความน่าเชื่อถือของฐานะการเงินของบริษัท

คำสำคัญ : ฐานะทางการเงิน, สัดส่วนการลงทุน, บริษัทประกันวินาศภัย

An Analysis of Financial Performance and
Investment Proportion of Non-Life Insurance Company

AN ABSTRACT
BY
MATUROS ARUNRUNGSANG

Presented in Partial Fulfillment of the Requirements for the
Master of Economics Degree in Managerial Economics
at Srinakharinwirot University

May 2010

Maturos Arunrungsang. (2009). *An Analysis of Financial Performance and Investment Proportion of Non-Life Insurance Company*. Master's Project, M.Econ. (Managerial Economics). Bangkok: Graduate School, Srinakharinwirot University. Project Advisor: Assoc. Prof. Pisamai Jarujittipant.

The purposes of this research are to analysis about financial performance and Investment Proportion of Non-Life Insurance Company. The analysis were divided by two groups, the non-life insurance companies focus on motor insurance and the non-life insurance companies focus on non-motor insurance. Each groups consists of three sizes, large, medium and small sizes. The data analysis methods are both conducted in this research were financial ratios.

The results are revealed the financial performance of the non-life insurance companies focus on motor insurance are always improved with the increasing financial ability and the job expansion trend. However their financial liquidities and profit ability are less than the non-life insurance companies focus on non-motor insurance. So the financial performances of the non-life insurance companies focus on non-motor insurance are secured. Their profit from operation, financial asset allocation, dividends, price of stock, financial liquidity and loss incurred-paid ability are higher than the other group. The job expansion trend especially the small sizes are lower than the other groups, their policy also are fluctuation and highly depend on the reinsurance.

In the aspects of financial assets allocation for investment, both the non-life insurance companies groups and all sizes do focus on investment assets which 'lowest risks – highest liquidity' and have property or government guarantee which 'low risks – low returns'. Most of the companies preferred to sustain the financial security and creditability.

Keywords : Financial Performance, Investment Proportion, Non-Life Insurance Company

อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ ประธานคณะกรรมการบริหารหลักสูตร และคณะกรรมการ
สอบได้พิจารณาสารนิพนธ์เรื่อง การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและสัดส่วนการลงทุนของบริษัท
ประกันวินาศภัย ของ มธูรส อรุณรุ่งแสง ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการของมหาวิทยาลัย
ศรีนครินทรวิโรฒได้

อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์

.....
(รองศาสตราจารย์พิศมัย จารุจิตติพันธ์)

ประธานคณะกรรมการบริหารหลักสูตร

.....
(รองศาสตราจารย์อ้อทิพย์ ราษฎร์นิยม)

คณะกรรมการสอบ

..... ประธาน
(รองศาสตราจารย์พิศมัย จารุจิตติพันธ์)

..... กรรมการสอบสารนิพนธ์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ณัฐกา ตันสกุล)

..... กรรมการสอบสารนิพนธ์
(อาจารย์จිරวัฒน์ เจริญสถาพรกุล)

อนุมัติให้รับสารนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญา
เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒได้

..... คณบดีสำนักวิชาเศรษฐศาสตร์และนโยบายสาธารณะ
(รองศาสตราจารย์ เรณู สุขารมณ)

วันที่ เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2553

ประกาศคุณูปการ

สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความอนุเคราะห์จาก รองศาสตราจารย์พิศมัย จารุจิตติพันธ์ อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ณัฐกา ต้นสกุล และอาจารย์จิรวัดน์ เจริญสถาพรกุล คณะกรรมการสอบสารนิพนธ์ ที่ได้กรุณาสละเวลาให้คำปรึกษา ให้คำแนะนำ และตรวจแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ เพื่อให้สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความเมตตาและความกรุณา ผู้วิจัยจึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณคุณกวีทิพย์ มงคลชัยอรัญญา กรรมการผู้อำนวยการ บริษัท ทีอาร์ เทรนนิงแอนด์คอนซัลติง จำกัด และขอขอบคุณผู้บริหารและพนักงาน สำนักวิจัยและสถิติ บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด(มหาชน) ที่ได้อนุเคราะห์ข้อมูลต่างๆ ตลอดจนเพื่อนร่วมงานทุกท่านให้ความช่วยเหลือเป็นอย่างดี

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณบิดา มารดา และขอขอบคุณเพื่อนๆ ที่คอยเป็นกำลังใจและคอยช่วยเหลือโดยตลอดจนกระทั่งประสบผลสำเร็จเป็นอย่างดี

คุณประโยชน์ของสารนิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่างานวิจัยนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้อ่านประกันภัย ผู้รับประกันภัย และหน่วยธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง หากสารนิพนธ์ฉบับนี้ มีข้อผิดพลาดประการใด ผู้วิจัยขออภัยไว้ ณ ที่นี้

มธุรส อรุณรุ่งแสง

สารบัญ

| บทที่ | หน้า |
|--|------|
| 1 บทนำ | 1 |
| ภูมิหลัง | 1 |
| ความมุ่งหมายของการวิจัย | 5 |
| ความสำคัญของการวิจัย | 5 |
| ขอบเขตของการวิจัย | 5 |
| นิยามศัพท์เฉพาะ | 6 |
| กรอบแนวคิดในการวิจัย | 10 |
| 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง | 12 |
| ความหมายของการประกันภัย | 12 |
| การได้มาและการใช้ไปของเงินทุนของสถาบันการเงิน | 13 |
| การวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน | 14 |
| แนวคิดเกี่ยวกับผลประโยชน์จากการประกันภัย | 21 |
| งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง | 23 |
| 3 วิธีดำเนินการวิจัย | 28 |
| การกำหนดประชากร | 28 |
| เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล | 31 |
| วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล | 31 |
| การจัดกระทำข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล | 31 |
| 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล | 47 |
| ฐานะทางการเงินของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย | 48 |
| ด้านที่ 1 การวิเคราะห์ด้านความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้เอง (Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance) | 48 |
| ด้านที่ 2 การวิเคราะห์ด้านความสามารถในการทำกำไรและการประกอบธุรกิจ (Profitability & Activity) | 50 |
| ด้านที่ 3 การวิเคราะห์ด้านสภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการ จ่ายค่าสินไหม | 56 |
| ด้านที่ 4 การวิเคราะห์ด้านเงินสำรองต่างๆ (Reserve) | 57 |
| สัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย | 60 |

สารบัญ (ต่อ)

| บทที่ | หน้า |
|---|------|
| 5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ | 65 |
| ความมุ่งหมายของการวิจัย | 65 |
| ความสำคัญของการวิจัย | 65 |
| ขอบเขตของการวิจัย | 65 |
| เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล | 66 |
| วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล | 66 |
| วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลและสูตรที่ใช้ในการวิเคราะห์ | 66 |
| สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูล | 68 |
| อภิปรายผล | 75 |
| ข้อเสนอแนะ | 78 |
| บรรณานุกรม | 80 |
| ภาคผนวก | 85 |
| ภาคผนวก ก | 86 |
| ภาคผนวก ข | 102 |
| ประวัติย่อผู้ทำสารนิพนธ์ | 119 |

บัญชีตาราง

| ตาราง | | หน้า |
|-------|---|------|
| 1 | อัตราการขยายของเบี้ยประกันวินาศภัย และผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ในช่วง พ.ศ. 2540 – 2548 | 2 |
| 2 | เบี้ยประกันภัยรับตรงแยกตามประเภทของการประกันภัย ในช่วง พ.ศ. 2540 – 2547 | 3 |
| 3 | รายได้สุทธิจากการลงทุนและรายได้สุทธิจากการรับประกันภัย (เบี้ยประกันภัย รับสุทธิ) ในช่วง พ.ศ. 2540 – 2547 | 4 |
| 4 | จำนวนบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย ในช่วง พ.ศ. 2540 – 2547 | 28 |
| 5 | ค่าเฉลี่ยความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้เอง (Capacity) และการรับประกันภัยต่อ (Reinsurance) แยกตามประเภทและขนาดของบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | 48 |
| 6 | ค่าเฉลี่ยความสามารถในการทำกำไรและการประกอบธุรกิจ (Profitability & Activity) แยกตามประเภทและขนาดของบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ .. | 51 |
| 7 | ค่าเฉลี่ยสภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม แยกตามประเภทและขนาดของบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | 56 |
| 8 | ค่าเฉลี่ยเงินสำรองต่าง ๆ (Reserve) แยกตามประเภทและขนาดของบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | 58 |
| 9 | ค่าเฉลี่ยอัตราส่วนสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวม (Investment Assets on Total Assets) แยกตามประเภทและขนาดของบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | 60 |
| 10 | ค่าเฉลี่ยสัดส่วนการลงทุน (Investment Proportion : IVP) แยกตามประเภทและขนาดของบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | 61 |

บัญชีตาราง (ต่อ)

| ตาราง | | หน้า |
|-------|---|------|
| 11 | อัตราส่วนผลการวิเคราะห์ด้านความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยตัวเอง (Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance) | 103 |
| 12 | อัตราส่วนผลการวิเคราะห์ด้านความสามารถในการทำกำไรและการประกอบธุรกิจ (Profitability & Activity) | 104 |
| 13 | อัตราส่วนผลการวิเคราะห์ด้านสภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการ จ่ายค่าสินไหม | 109 |
| 14 | อัตราส่วนผลการวิเคราะห์ด้านเงินสำรองต่างๆ (Reserve) | 110 |
| 15 | อัตราส่วนสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวม (Investment Assets on Total Assets) | 112 |
| 16 | สัดส่วนการลงทุน (Investment Proportion : IVP) | 112 |

บทที่ 1

บทนำ

ภูมิหลัง

ตั้งแต่ พ.ศ. 2542 ถึงปัจจุบันธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทยได้ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่ล้ำสมัยและสถานะเศรษฐกิจที่ดีขึ้น ได้สร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการดำรงชีวิตอย่างมากมาย และในขณะเดียวกันก็ย่อมส่งผลให้เกิดความเสี่ยงภัยต่อชีวิตและร่างกายตามมา มนุษย์ในยุคของความเจริญก้าวหน้าที่ล้ำสมัยต้องเผชิญกับความไม่แน่นอน และการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา จึงมีแนวความคิดที่จะกระจายความเสี่ยง หรือโอนความเสี่ยงภัยดังกล่าวไปสู่บุคคลอื่น เพื่อให้ความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นนั้นๆ บรรเทาลงได้ หรือพยายามทำให้ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้นั้น กลับคืนสู่สภาพดีหรือใกล้เคียงของเดิม หรือที่เราคุ้นเคยกับคำว่า “การประกันภัย” การประกันภัยถือว่าเป็นการโอนความเสี่ยงภัย (risk) และความไม่แน่นอน (uncertainty) จากบุคคลหนึ่งไปยังอีกบุคคลหนึ่ง ซึ่งในปัจจุบันนี้ มีกฎหมายและระเบียบข้อบังคับให้เกิดธุรกรรมการทำประกันวินาศภัย เช่น กฎหมาย พรบ. รถยนต์, การประกันอัคคีภัย สำหรับที่อยู่อาศัยซึ่งเป็นข้อบังคับสำหรับผู้ที่ต้องการกู้สินเชื่อเพื่อการอยู่อาศัยจากสถาบันการเงินต่างๆ รวมถึงการประกันความเสี่ยงภัยทุกชนิด ซึ่งอาคารสำนักงานส่วนใหญ่จะต้องทำประกันภัยเพื่อกระจายความเสี่ยงภัยที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต หัวใจสำคัญที่สุดสำหรับธุรกิจประกันภัย คือความมั่นคง เพราะเป็นสิ่งที่จะทำให้ประชาชนเกิดความเชื่อมั่นมากที่สุด โดยที่บริษัทประกันภัยต้องมีเงินกองทุนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของเบี้ยประกันสุทธิที่ได้รับในรอบปีที่ผ่านมา หรือไม่ต่ำกว่า 30 ล้านบาท ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ซึ่งทางรัฐบาลต้องการให้ทุกบริษัทประกันภัยดำรงไว้ตลอดเวลา เนื่องจากต้องการให้บริษัทประกันภัยต้องมีความสามารถในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน และทำได้รวดเร็ว ซึ่งจะเป็นการสร้างความน่าเชื่อถือ และความศรัทธาให้กับประชาชน เพราะสถาบันการเงินต่างๆ ต้องมีความมั่นคงเป็นหัวใจสำคัญ ส่วนเรื่องสภาพคล่องก็เป็นอีกสิ่งหนึ่งที่ต้องดำรงไว้ซึ่งสินทรัพย์สภาพคล่อง และเป็นสินทรัพย์ที่สามารถเปลี่ยนเป็นเงินสดได้ทันที ไม่น้อยกว่าเงินสำรองค่าสินไหมทดแทน และค่าสินไหมทดแทนค้างจ่าย

ระบบเศรษฐกิจมีการพัฒนามากขึ้น มีการติดต่อค้าขายระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้น และมูลค่าสินค้านำเข้าสูงขึ้นเช่นกัน ซึ่งนักธุรกิจหรือเจ้าของสินค้าดังกล่าวย่อมต้องการผู้ที่สามารถรับโอนความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นได้ จึงส่งผลให้ธุรกิจประกันภัยมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นตามไปด้วย จากตาราง 1 ใน พ.ศ. 2543 อัตราส่วนเบี้ยประกันวินาศภัยต่อ GDP คือ 0.99% และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งใน พ.ศ. 2548 เท่ากับ 1.25% อีกทั้ง ลักษณะของสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป จากเดิมสังคมไทยจะไม่ยอมรับการประกันภัยเท่าที่ควร แต่ในปัจจุบัน คนไทยเริ่มเห็นความสำคัญของการประกันภัย ไม่ต้องการเผชิญกับความไม่แน่นอน ด้วยเหตุนี้ ธุรกิจประกันภัยจึงมีความจำเป็น

ตาราง 1 อัตราการขยายของเบียร์ประกันวินาศภัย และผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ในช่วง พ.ศ.
2540 – 2548

หน่วย : ล้านบาท

| ปี พ.ศ. | เบียร์ประกันภัย รับตรง | อัตราการ ขยายตัวของเบียร์ ประกันวินาศภัย | GDP | อัตราการ ขยายตัวของ GDP | เบียร์ประกัน วินาศภัยต่อ GDP |
|---------|---------------------------|--|-----------|-------------------------------|------------------------------------|
| 2540 | 57,657 | - | 4,732,610 | - | - |
| 2541 | 50,674 | -12.11% | 4,626,447 | -2.24% | 1.10% |
| 2542 | 45,869 | -9.48% | 4,637,079 | 0.23% | 0.99% |
| 2543 | 48,701 | 6.17% | 4,922,731 | 6.16% | 0.99% |
| 2544 | 54,998 | 12.93% | 5,133,502 | 4.28% | 1.07% |
| 2545 | 62,627 | 13.87% | 5,450,643 | 6.18% | 1.15% |
| 2546 | 71,160 | 13.63% | 5,917,368 | 8.56% | 1.20% |
| 2547 | 79,289 | 11.42% | 6,489,847 | 9.67% | 1.22% |
| 2548 | 88,833 | 12.04% | 7,087,660 | 9.21% | 1.25% |

ที่มา: กองส่งเสริมการประกันภัยและสารสนเทศ กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์
และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (www.nesdb.go.th สืบค้นเมื่อ
9 พฤศจิกายน 2550)

ด้วยภาวะตลาดของธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย ในช่วง พ.ศ. 2540 – 2547 นั้น มีการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนของประเภทการประกันภัย จากตาราง 2 การประกันภัยรถยนต์มีสัดส่วนที่ลดลงเล็กน้อย หรือมีการเพิ่มขึ้นในสัดส่วนที่ลดลงในบางปี แต่ยังคงมีเบียร์ประกันภัยที่สูงสุดในตลาดประกันภัยไทย แต่เป็นที่น่าสังเกตว่าประกันอัคคีภัย และประกันภัยเบ็ดเตล็ด มีสัดส่วนที่เปลี่ยนแปลงไปในทางตรงข้ามและปรับเปลี่ยนมาก โดยเบียร์ประกันอัคคีภัยมีจำนวนที่ลดลงอย่าง

ตาราง 2 เบี้ยประกันภัยรับตรงแยกตามประเภทของการประกันภัย ในช่วง พ.ศ. 2540 – 2547

หน่วย : พันบาท

| ปี พ.ศ. | ประเภทของการประกันภัย | | | | | | | |
|------------|-----------------------|---------------|-----------|---------------|--------------|--------------|------------|---------------|
| | รถยนต์ | | อัคคีภัย | | ขนส่งทางทะเล | | เบ็ดเตล็ด | |
| | เบี้ยรับ | สัดส่วน | เบี้ยรับ | สัดส่วน | เบี้ยรับ | สัดส่วน | เบี้ยรับ | สัดส่วน |
| 2540 | 36,092,490 | 62.60% | 9,587,575 | 16.63% | 2,634,611 | 4.57% | 9,342,327 | 16.20% |
| 2541 | 30,090,764 | 59.38% | 9,042,942 | 17.85% | 2,365,004 | 4.67% | 9,175,623 | 18.11% |
| 2542 | 28,555,317 | 62.25% | 7,878,277 | 17.18% | 2,124,400 | 4.63% | 7,311,399 | 15.94% |
| 2543 | 29,764,149 | 61.12% | 7,903,446 | 16.23% | 2,403,991 | 4.94% | 8,628,926 | 17.72% |
| 2544 | 31,999,215 | 58.05% | 7,817,616 | 14.18% | 2,575,328 | 4.67% | 12,728,087 | 23.09% |
| 2545 | 34,702,430 | 55.41% | 8,452,929 | 13.50% | 2,671,436 | 4.27% | 16,799,801 | 26.83% |
| 2546 | 41,601,700 | 58.46% | 6,981,861 | 9.81% | 3,127,221 | 4.39% | 19,448,805 | 27.33% |
| 2547 | 47,118,828 | 59.43% | 7,351,488 | 9.27% | 3,740,204 | 4.72% | 21,078,421 | 26.58% |
| | เฉลี่ย | 59.59% | | 14.33% | | 4.61% | | 21.48% |

ที่มา: กองส่งเสริมการประกันภัยและสารสนเทศ กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์

การลงทุนของบริษัทประกันภัย ถือเป็นรายได้รองจากรายได้จากการรับประกันภัย แต่จากตาราง 3 จะเห็นว่า สัดส่วนรายได้จากการลงทุนต่อรายได้จากการรับประกันภัย มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องจาก 13.81% ใน พ.ศ. 2541 เป็น 4.37% ใน พ.ศ. 2547 ซึ่งเป็นผลจากประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง การลงทุนประกอบธุรกิจอื่นของบริษัทประกันวินาศภัย แต่ถึงแม้ว่าบริษัทประกันภัยจะถูกกำหนดภายใต้ประกาศดังกล่าว ซึ่งได้กำหนดไว้อย่างกว้างๆ ซึ่งบางบริษัทก็อาจมีนโยบายว่าไม่ต้องการเสี่ยงมากเกินไป จึงลงทุนในพันธบัตรรัฐบาล หรือตั๋วสัญญาใช้เงินระยะสั้น หรือเงินฝากธนาคารแบบเผื่อเรียก แต่ในทางกลับกัน บางบริษัทก็อาจมีนโยบายว่าต้องการผลตอบแทนที่สูง ซึ่งนั่นก็หมายถึงความเสี่ยงที่สูงตามมาด้วยเช่นกัน แต่ผู้วิจัยมองว่า บริษัทที่เน้นรับงานประกันภัยรถยนต์ กับบริษัทที่ไม่เน้นรับงานประกันภัยรถยนต์ มีการรับเบี้ยประกันภัย และ

ตาราง 3 รายได้สุทธิจากการลงทุนและรายได้สุทธิจากการรับประกันภัย (เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ)
ในช่วง พ.ศ. 2540 – 2547

หน่วย : พันบาท

| ปี พ.ศ. | รายได้สุทธิจากการลงทุน (1) | รายได้สุทธิจากการรับประกันภัย (เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ) (2) | รายได้จากการลงทุนต่อ รายได้จากการรับประกันภัย (3) = (1) / (2) x 100 |
|---------|-------------------------------|--|---|
| 2540 | 5,040,587 | 44,217,318 | 11.40% |
| 2541 | 5,198,963 | 37,644,316 | 13.81% |
| 2542 | 2,814,839 | 35,316,025 | 7.97% |
| 2543 | 2,408,087 | 37,277,231 | 6.46% |
| 2544 | 2,340,071 | 39,048,293 | 5.99% |
| 2545 | 2,407,252 | 42,482,411 | 5.67% |
| 2546 | 2,840,376 | 49,682,701 | 5.72% |
| 2547 | 2,505,190 | 57,336,034 | 4.37% |

ที่มา: กองส่งเสริมการประกันภัยและสารสนเทศ กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์

จากการลงทุนของบริษัทที่ดำเนินการธุรกิจประกันภัยหลายแห่งในประเทศไทยได้ปรับโครงสร้างเบี้ยประกันภัยให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา เช่น เบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจตามความเสี่ยง โดยรถยนต์คันใดมีความเสี่ยงต่ำจะจ่ายเบี้ยประกันในอัตราที่ต่ำกว่ารถที่มีความเสี่ยงสูง ประกอบกับได้ปรับกลยุทธ์จากการตัดราคากันอย่างรุนแรง มาเป็นการแข่งขันให้บริการหลังการขายแก่ลูกค้าเพิ่มมากขึ้น และมุ่งสร้างกำไรจากการลงทุนให้มากที่สุด แต่ในขณะเดียวกันบริษัทประกันภัยหลายแห่งได้ละเลยที่จะพัฒนาประสิทธิภาพของธุรกิจหลัก คือ การรับความเสี่ยงภัย เนื่องจากผลตอบแทนจากการลงทุนทั้งในรูปของการลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ และจากดอกเบี้ยเงินฝากธนาคารที่ค่อนข้างสูงทำให้ผู้บริหารบริษัทประกันภัยมุ่งเน้นการลงทุนประเภทอื่น หรือบางบริษัทเน้นรับการรับประกันภัยทุกประเภท โดยละเลยการพิจารณาเลือกภัยที่ดี เช่น บางบริษัทรับประกันภัยรถยนต์ที่อยู่นอกนโยบาย ซึ่งเป็นรถยนต์ที่มีความเสี่ยงภัยสูงเกินปกติ ก็จะทำให้ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนมากเกินกว่าที่ควรจะเป็น เป็นต้น

จากข้อมูลและปัญหาดังกล่าว ผู้ศึกษาจึงสนใจที่จะทำการศึกษาฐานะทางการเงินและสัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย เพื่อให้ทราบถึงฐานะทางการเงิน และสัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย ในภาพรวมแต่ละกลุ่มบริษัท และแต่ละขนาดธุรกิจ ซึ่งจะเป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการกำหนดแนวทางในการกำหนดนโยบายและการดำเนินงานของธุรกิจประกันวินาศภัยให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ความมุ่งหมายของการวิจัย

การวิจัยเรื่องนี้ มีความมุ่งหมาย เพื่อวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและสัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย แยกตามกลุ่มของบริษัทที่เน้นและไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ และแยกตามขนาด

ความสำคัญของการวิจัย

ผลการวิจัย ทำให้ทราบฐานะทางการเงินและสัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย ทั้งในภาพรวมกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่มีขนาดธุรกิจแตกต่างกัน และกลุ่มของบริษัทที่เน้นและไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ซึ่งเป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัย และหน่วยธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการตัดสินใจซื้อกรมธรรม์ประกันภัย ตัดสินใจดำเนินธุรกิจร่วม และลงทุนในบริษัทประกันวินาศภัย และเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานราชการ ในการกำหนดกฎเกณฑ์ ข้อบังคับ และกำหนดนโยบายสำหรับธุรกิจประกันวินาศภัยต่อไป

ขอบเขตของการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่จะทำการศึกษาในครั้งนี้ คือ บริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทยที่เปิดดำเนินการ ในช่วง พ.ศ. 2540 – 2547 (ไม่รวมบริษัทประกันสุขภาพโดยเฉพาะ และบริษัทประกันภัยต่อ) จำนวน 71 บริษัท ซึ่งแบ่งกลุ่มบริษัทเป็น 2 กลุ่ม โดยพิจารณาจากเบี้ยประกันภัยรับตรงของประกันภัยรถยนต์ หรือไม่ใช่ประกันภัยรถยนต์มากกว่าร้อยละ 75 และแบ่งเป็น 3 ขนาด คือ ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก โดยใช้การคำนวณค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ซึ่งสรุปได้ ดังนี้

ประชากรกลุ่มที่ 1 : บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ประกอบด้วย บริษัทขนาดใหญ่ 17 บริษัท บริษัทขนาดกลาง 10 บริษัท และบริษัทขนาดเล็ก 27 บริษัท

ประชากรกลุ่มที่ 2 : บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ประกอบด้วย บริษัทขนาดใหญ่ 4 บริษัท บริษัทขนาดกลาง 1 บริษัท และบริษัทขนาดเล็ก 12 บริษัท

ข้อมูล และแหล่งข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้ จะใช้ข้อมูลสถิติจากรายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย ของกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ในช่วง พ.ศ. 2540 – 2547, สถิติจากเว็บไซต์ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พร้อมทั้งศึกษาข้อมูลจากบทความในวารสารวิชาการ เอกสารงานวิจัยต่างๆ และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. การประกันภัย หมายถึง การที่บุคคลฝ่ายหนึ่งทำหน้าที่เป็นหลักประกันให้แก่บุคคลอีกฝ่ายหนึ่ง โดยสัญญาว่าเขาจะไม่ต้องรับความเดือดร้อนจากภัยที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสีย หรือเสียหายแก่ชีวิต และทรัพย์สินของเขา โดยฝ่ายผู้ให้หลักประกันจะจ่ายเงินชดเชยให้ตามจำนวนและเงื่อนไขที่ตกลงกันได้ หรืออาจทำให้ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้นั้น กลับคืนสู่สภาพดีหรือใกล้เคียงของเดิม โดยผู้ให้หลักประกันจะได้รับเงินตอบแทนจากอีกฝ่ายหนึ่งตามจำนวนที่ตกลงกันได้ โดยการประกันภัยสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือการประกันวินาศภัย และการประกันชีวิต การวิจัยในครั้งนี้ จะพิจารณาเฉพาะการประกันวินาศภัย

2. การประกันวินาศภัย หมายถึง การประกันภัยความเสียหายใดๆ อันพึงจะประเมินเป็นเงินได้ รวมทั้งความเสียหายจากการสูญเสียในสิทธิผลประโยชน์หรือรายได้

3. บริษัทประกันวินาศภัย หมายถึง บริษัทที่ดำเนินกิจการเกี่ยวกับการประกันวินาศภัยในประเทศไทย ไม่รวมบริษัทประกันภัยต่อ ซึ่งในงานวิจัยนี้ แบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และบริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

3.1 บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ หมายถึง บริษัทที่เน้นงานประกันภัยรถยนต์ ซึ่งเป็นบริษัทประกันวินาศภัยที่มีเบี้ยประกันภัยรับตรงของประกันภัยรถยนต์มากกว่าร้อยละ 75 ทั้งการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ และการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

3.2 บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ หมายถึง บริษัทที่ไม่เน้นงานประกันภัยรถยนต์ ซึ่งเป็นบริษัทประกันวินาศภัยที่มีเบี้ยประกันภัยรับตรงที่ไม่ใช่ประกันภัยรถยนต์มากกว่าร้อยละ 75 เช่น การประกันอัคคีภัย การประกันภัยทางทะเลและการขนส่ง และการประกันภัยเบ็ดเตล็ด

4. การวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน หมายถึง การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินของบริษัท ประกันวินาศภัย เพื่อสรุปความมั่นคง และความสามารถของของบริษัท โดยมีการวิเคราะห์ รวม 4 ด้าน ดังนี้

4.1 การวิเคราะห์ด้านความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้เอง(Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance)

4.2 การวิเคราะห์ด้านความสามารถในการทำกำไรและการประกอบธุรกิจ (Profitability & Activity)

4.3 การวิเคราะห์ด้านสภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม

4.4 การวิเคราะห์ด้านเงินสำรองต่างๆ (Reserve)

5. การวิเคราะห์สัดส่วนการลงทุน หมายถึง การวิเคราะห์มูลค่าหรือจำนวนเงินของการลงทุนที่บริษัทประกันวินาศภัยได้ลงทุนในสินทรัพย์แต่ละประเภท โดยอาศัยอัตราส่วน 2 อัตราส่วน ได้แก่ อัตราส่วนสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวม และสินทรัพย์ลงทุนประเภทหนึ่งๆ ต่อสินทรัพย์ลงทุนทั้งสิ้น

6. สินทรัพย์รวม (Total Assets) หมายถึง สินทรัพย์ทุกชนิดของบริษัทประกันภัยที่แสดงในงบดุล

7. สินทรัพย์สภาพคล่อง (Liquidity Assets) หมายถึง เงินสด พันธบัตร และหลักทรัพย์ ซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาด และสามารถเปลี่ยนเป็นเงินสดได้อย่างรวดเร็ว

8. สินทรัพย์ลงทุน (Investment Assets) หมายถึง พันธบัตร ตั๋วเงินคลัง ตั๋วสัญญาใช้เงิน หุ้น ฯลฯ ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง การลงทุนประกอบธุรกิจอื่นของบริษัทประกันวินาศภัย

9. สินทรัพย์ลงทุนทั้งสิ้น (Total Investment Asset) หมายถึง สินทรัพย์ลงทุนทุกประเภทรวมของบริษัทประกันภัยที่แสดงในงบดุล

10. สินทรัพย์ลงทุนเฉลี่ย (Average Investment Assets) หมายถึง สินทรัพย์ลงทุนต้นปี บวกปลายปี หารสอง

11. หนี้สินหมุนเวียน (Current Liability) หมายถึง หนี้สินระยะสั้นที่มีระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี

12. เงินกองทุน (Capital Fund) หมายถึง ทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว บวกทุนสำรองซึ่งรวมทั้งเงินสำรองอื่นๆ ที่ได้จัดสรรจากกำไรสุทธิและกำไรสุทธิคงเหลือจากการจัดสรรแล้ว

13. เงินกองทุนปีปัจจุบัน หมายถึง ทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว บวกทุนสำรองซึ่งรวมทั้งเงินสำรองอื่นๆ ที่ได้จัดสรรจากกำไรสุทธิและกำไรสุทธิคงเหลือจากการจัดสรรแล้ว ของปีที่คำนวณ

14. เงินกองทุนปีก่อน หมายถึง ทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว บวกทุนสำรองซึ่งรวมทั้งเงินสำรองอื่น ๆ ที่ได้จัดสรรจากกำไรสุทธิและกำไรสุทธิคงเหลือจากการจัดสรรแล้ว ของปีก่อนปีที่คำนวณ

15. เบี้ยประกันภัยรับโดยตรง (Direct Premium) หมายถึง จำนวนเบี้ยประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยได้รับก่อนหักเบี้ยประกันภัยต่อ โดยยังไม่ปรับด้วยจำนวนเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัย

16. เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Net Written Premium) หมายถึง เบี้ยประกันภัยที่บริษัทประกันภัยได้รับภายหลังจากการทำรายการประกันภัยต่อแล้ว หักได้จาก เบี้ยประกันภัยรับโดยตรง บวกเบี้ยรับประกันภัยต่อ หักเบี้ยเอาประกันภัยต่อ หักเบี้ยเอาประกันภัยต่อช่วง

17. เบี้ยประกันภัยรับสุทธิปัจจุบัน หมายถึง เบี้ยประกันภัยที่บริษัทประกันภัยได้รับภายหลังจากการทำรายการประกันภัยต่อแล้ว หักได้จาก เบี้ยประกันภัยรับโดยตรง บวกเบี้ยรับประกันภัยต่อ หักเบี้ยเอาประกันภัยต่อ หักเบี้ยเอาประกันภัยต่อช่วงของปีที่คำนวณ

18. เบี้ยประกันภัยรับสุทธิปีก่อน หมายถึง เบี้ยประกันภัยที่บริษัทประกันภัยได้รับภายหลังจากการทำรายการประกันภัยต่อแล้ว หักได้จาก เบี้ยประกันภัยรับโดยตรง บวกเบี้ยรับประกันภัยต่อ หักเบี้ยเอาประกันภัยต่อ หักเบี้ยเอาประกันภัยต่อช่วงของปีก่อนปีที่คำนวณ

19. เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้ (Earned Premium) หมายถึง เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้ของบริษัทในปีนั้น ๆ หักได้จาก เบี้ยประกันภัยรับทั้งสิ้น หักเงินสำรองสำหรับเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ตกเป็นรายได้ของบริษัท

20. เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Earned Premium) หมายถึง เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้ของบริษัทในปีนั้น ๆ หักได้จาก เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ หักเงินสำรองสำหรับเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ตกเป็นรายได้ของบริษัท

21. รายได้จากการลงทุนสุทธิ (Net Investment Income) หมายถึง รายได้ หรือผลตอบแทนจากการนำสินทรัพย์ไปลงทุน ซึ่งอาจอยู่ในรูปดอกเบี้ย ค่าเช่า และเงินปันผล

22. กำไรสุทธิ (Net Profit) หมายถึง กำไรจากการรับประกันภัยและกำไรจากการลงทุน หลังหักค่าสินไหมทดแทน หักค่าใช้จ่ายดำเนินการ หักดอกเบี้ย และหักภาษี

23. กำไรสุทธิจากการลงทุน (Net Investment Profit) หมายถึง รายได้จากดอกเบี้ย บวกรายได้จากเงินปันผล บวกกำไร(ขาดทุน)จากการขายทรัพย์สินลงทุนและการเพิ่มลดค่าจากการตีราคาทรัพย์สิน บวกค่าเช่าจากการให้เช่าทรัพย์สินแบบลิสซิ่ง บวกรายได้จากเงินลงทุนอื่น หักค่าใช้จ่ายในการลงทุน

24. อัตราส่วนค่าใช้จ่าย (Expenses Ratio) หมายถึง ค่าใช้จ่ายรวม ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัย ค่าจ้างหรือค่าบำเหน็จ รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน คุณหนึ่งร้อย หากรเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ

25. อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio) หมายถึง ค่าสินไหมทดแทนสุทธิ คุณหนึ่งร้อย หากรเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ

26. ค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัย (Underwriting Expenses) หมายถึง ค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวกับการรับประกันภัย ได้แก่ ค่าพิจารณารับประกันภัย ค่าสำรวจภัย ค่าจ้างหรือค่าบำเหน็จ รวมถึงค่าสินไหม

27. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (Operating Expenses) หมายถึง ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ เพื่อดำเนินธุรกิจ

28. ค่าจ้างและค่าบำเหน็จสุทธิ (Net Commission & Brokerage) หมายถึง ค่าจ้างและค่าบำเหน็จจ่ายจากการรับประกันภัยโดยตรง บวกค่าจ้างและค่าบำเหน็จจากการรับประกันภัยต่อ หักค่าจ้างและค่าบำเหน็จจากการเอาประกันภัยต่อ หักค่าจ้างและค่าบำเหน็จจากการเอาประกันภัยต่อช่วง

29. ค่าสินไหมทดแทน (Loss Incurred) หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่บริษัทประกันภัยจะต้องจ่ายให้แก่ผู้เอาประกันภัยในกรณีที่เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน หรือชีวิต ร่างกาย ตามสัญญาที่ผู้เอาประกันภัยทำไว้กับบริษัทประกันภัย หรือตามกรมธรรม์

30. ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นสุทธิ (Net Loss Incurred) หมายถึง ค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทประกันภัยจ่ายภายหลังจากการทำรายการประกันภัยต่อแล้ว หักได้จากค่าสินไหมทดแทนจ่ายจากการรับประกันภัยโดยตรง บวกค่าสินไหมทดแทนจากการรับประกันภัยต่อ หักค่าสินไหมทดแทนรับคืนจากการเอาประกันภัยต่อ หักค่าสินไหมทดแทนจากการเอาประกันภัยต่อช่วง

31. สำรองค่าสินไหมทดแทนและค่าสินไหมค้างจ่าย (Losses Reserves and Unpaid Losses) หมายถึง เงินสำรองค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นแล้วแต่ยังไม่ได้มีการรายงานให้บริษัททราบ หรือยังไม่ได้ตกลงราคา (ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นจากการรับประกันภัยโดยตรง ก่อนหักการประกันภัยต่อ) และค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นแล้ว และตกลงราคาแล้วแต่บริษัทยังไม่ได้จ่าย

32. เงินสำรองเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ (Unearned Premiums Reserve Increase) หมายถึง เงินสำรองประกันภัยที่บริษัทประกันภัยจะต้องจัดสรรจากเบี้ยประกันภัยไว้เพื่อสำรองตามกฎหมาย

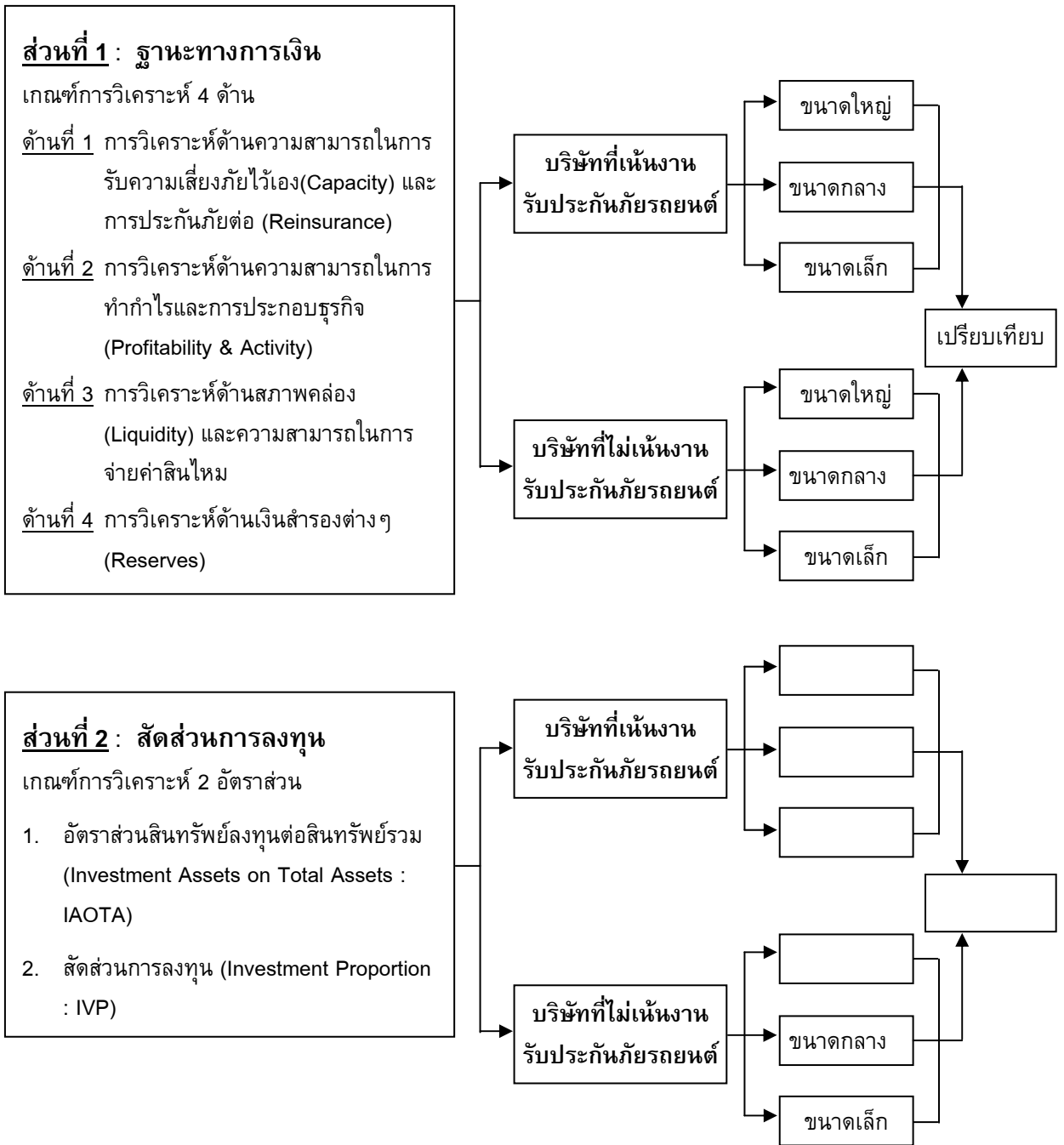
33. เงินสำรองค่าสินไหมทดแทน (Losses Reserves) หมายถึง เงินสำรองค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นแล้วแต่ยังไม่ได้มีการรายงานให้บริษัททราบ (Incurred but not reported claims : IBNR) ให้บริษัทจัดสรรไว้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 2.5 ของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิย้อนหลังสิบสองเดือน และค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นแล้วแต่ยังไม่ได้ตกลงราคา (ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นจากการรับประกันภัยโดยตรง ก่อนหักการประกันภัยต่อ)

34. เงินสำรองสำหรับมหันตภัย (Disaster Reserves) หมายถึง เงินสำรองค่าสินไหมทดแทนที่อาจเกิดขึ้นจากมหันตภัย

35. เงินสำรองเชิงเทคนิค (Technical Reserved) หมายถึง ผลรวมของเงินสำรองของเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ เงินสำรองสำหรับค่าสินไหมทดแทน เงินสำรองค่าใช้จ่ายในการจัดการสินไหมและเงินสำรองเชิงเทคนิคอื่นๆ

กรอบแนวคิดในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ กระทำโดยอาศัยแนวทางวิธีทางเศรษฐศาสตร์การเงินและการจัดการ เกี่ยวกับการวิเคราะห์ความมั่นคงและความมีสภาพคล่องของกิจการ โดยการวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินและสัดส่วนการลงทุนจากอัตราส่วนการเงิน อัตราส่วนผลตอบแทนจากการลงทุน และสัดส่วนการลงทุน มาใช้ในการวิเคราะห์ฐานะการเงินและสัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยไทย โดยในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้แบ่งบริษัทประกันวินาศภัยแบ่งตามกลุ่มบริษัทเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มบริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และกลุ่มบริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และแบ่งตามขนาดเป็น 3 ขนาด คือ ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก ดังสรุปได้ดังภาพประกอบ 1



ภาพประกอบ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1. ความหมายของการประกันภัย
2. การได้มาและการใช้ไปของเงินทุนของสถาบันการเงิน
3. การวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน
4. แนวคิดเกี่ยวกับผลประโยชน์จากการประกันภัย
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. ความหมายการประกันภัย

คำว่า “การประกันภัย” (Insurance) ได้มีผู้ให้ความหมายไว้ต่าง ๆ กัน ดังนี้

มาร์ค เอส ดอร์ฟแมน (Mark S. Dorfman. 1998: 2) ได้ให้ความหมายไว้ว่า การประกันภัย เป็นการวางแผนการเงินเพื่อกระจายต้นทุนจากความเสียหายที่ได้คาดคิดมาก่อน ซึ่งการประกันภัยยังรวมถึง การโอนความเสียหายที่มีความเป็นไปได้หรืออาจเกิดขึ้นไปยังบริษัทประกันภัย

เฟรดเดอริค จี คราน (Frederick G. Crane. 1984: 9) ได้ให้ความหมายไว้ว่า การประกันภัย หมายถึง ระบบการจัดการของความเสี่ยง โดยการรวบรวมความสูญเสียที่เกิดขึ้น โดยค่าของความสูญเสียนั้น จะนำมาเฉลี่ยกันไประหว่างผู้เข้าร่วมความเสียหายทั้งหมด

คณะอนุกรรมการส่งเสริมการประกันภัย (2549: 2) ได้ให้ความหมายไว้ว่า การประกันภัย คือ การที่บุคคลฝ่ายหนึ่ง ซึ่งเรียกว่า “ผู้รับประกันภัย” ทำหน้าที่เป็นหลักประกันแก่บุคคลอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งเรียกว่า “ผู้เอาประกันภัย” โดยสัญญาว่าเขาจะไม่ต้องรับความเดือดร้อนทางการเงินจากภัยที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสีย หรือความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของเขา โดยผู้รับประกันภัยสัญญาว่าจะจ่ายเงินชดเชยให้ผู้เอาประกันภัยตามจำนวนและเงื่อนไขที่ตกลงกันไว้ หรืออาจจะทำให้ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้นั้น กลับสู่สภาพเดิมหรือใกล้เคียงของเดิม โดยผู้รับประกันภัยจะได้รับเงินค่าเบี้ยประกันภัยเป็นการตอบแทนจากผู้เอาประกันภัยตามจำนวนที่ตกลงกัน

จากคำกล่าวข้างต้นสรุปได้ว่า การประกันภัย คือ วิธีการกระจายความเสี่ยงภัยอย่างหนึ่ง ซึ่งมีบุคคลฝ่ายหนึ่งทำหน้าที่เป็นหลักประกันให้แก่บุคคลอีกฝ่ายหนึ่ง โดยสัญญาว่าเขาจะไม่ต้องรับความเดือดร้อนจากภัยที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสีย หรือเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของเขา โดยฝ่ายผู้ให้หลักประกันจะจ่ายเงินชดเชยให้ตามจำนวนและเงื่อนไขที่ตกลงกันไว้ หรืออาจทำให้ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้นั้น กลับคืนสู่สภาพดีหรือใกล้เคียงของเดิม โดยผู้ให้หลักประกันจะได้รับเงินตอบแทนจากอีกฝ่ายหนึ่งตามจำนวนที่ตกลงกันไว้

2. การได้มาและการใช้ไปของเงินทุนของสถาบันการเงิน

สินีนานู สุภรณ์ไพบูลย์ (2551: 117) ได้กล่าวว่า งบดุล คือรายการแสดงฐานะสินทรัพย์และหนี้สินของกิจการสามารถแสดงสภาพทุน หนี้สินและทรัพย์สินของกิจการได้โดยด้านหนึ่งแสดงสินทรัพย์ และอีกด้านหนึ่งแสดงทุนและหนี้สิน ซึ่งทั้งสองด้านจะต้องเท่ากันเสมอ

$$\text{สินทรัพย์} = \text{หนี้สิน} + \text{ทุน}$$

ซึ่งด้านสินทรัพย์แสดงลักษณะของสินทรัพย์ประเภทต่างๆ ที่เกิดจากการดำเนินกิจการหรือการใช้เงินทุน (Uses of funds) ส่วนด้านหนี้สินและทุนแสดงฐานะหนี้สินอันเป็นแหล่งที่มาของเงินทุน (Sources of funds)

โดยที่มาของเงินทุน (Sources of funds) ได้แก่ เงินกองทุน (Capital Asset) และเงินกู้ยืม ส่วนการใช้เงินทุน (uses of funds) ได้แก่ เงินลงทุนเพื่อหาผลประโยชน์ และเงินให้กู้ยืม

สุพาดา สิริกุตตา และคณะ (2545: 27) ได้กล่าวถึงการได้มาและการใช้ไปของเงินทุนไว้ว่า การพิจารณาการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงของแต่ละรายการในงบดุล เป็นการได้มาของเงินทุน (Sources of funds) หรือการใช้ไปของเงินทุน (Uses of funds) ตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

- การได้มาของเงินทุน (Sources of funds)
 - การลดลง (-) ของสินทรัพย์
 - การเพิ่มขึ้น (+) ของหนี้สิน
 - การเพิ่มขึ้น (+) ของส่วนของผู้ถือหุ้น
- การใช้ไปของเงินทุน (Uses of funds)
 - การเพิ่มขึ้น (+) ของสินทรัพย์
 - การลดลง (-) ของหนี้สิน
 - การลดลง (-) ของส่วนของผู้ถือหุ้น

จอห์น เจ คลีน (John J. Klein. 1986: 119) ได้กล่าวถึงการได้มาของเงินทุนไว้ว่า แหล่งได้มาที่สำคัญที่สุด คือ เงินออม รองมาคือ เงินกู้ยืม และได้กล่าวถึงการใช้ไปของเงินทุนไว้ว่า แหล่งใช้ไปที่สำคัญที่สุด คือ เงินให้กู้ยืม และเงินลงทุนต่างๆ

สำหรับธุรกิจประกันภัยนั้น แหล่งที่มาของเงินทุน ได้แก่ ค่าเบี้ยประกันภัย และรายได้จากการลงทุน ส่วนแหล่งใช้ไปของเงินทุน ได้แก่ พันธบัตร หุ้นกู้ หลักทรัพย์ที่วางไว้กับรัฐบาล

จากคำกล่าวข้างต้นสรุปได้ว่า การได้มาและการใช้ไปของเงินทุน หมายถึง สินทรัพย์ หนี้สิน และทุนที่เพิ่มขึ้นหรือลดลง โดยแสดงในงบดุลของกิจการ ซึ่งการได้มาของเงินทุน (Sources of funds) คือ เงินทุนที่กิจการได้มาทั้งจากการก่อตั้งกิจการ และจากการประกอบกิจการ ได้แก่ สินทรัพย์, เงินออม, รายได้หลักๆ ของกิจการ ส่วนการใช้ไปของเงินทุน (Uses of funds) คือ เงิน

3. การวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

3.1 ความหมาย เป้าหมายและวัตถุประสงค์ของการวิเคราะห์ทางการเงิน

ปนัดดา ทองนพคุณ และคณะ (2532: 18) ได้ให้ความหมายของคำว่า “การวิเคราะห์งบการเงิน” หมายถึง การค้นหาข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของธุรกิจใดธุรกิจหนึ่งจากงบการเงินของธุรกิจนั้น โดยนำเอาข้อเท็จจริงที่ได้มาประกอบกันตัดสินใจ

สุพาดา สิริกุตตา และคณะ (2545: 52) ได้ให้ความหมายของคำว่า “อัตราส่วนทางการเงิน” เป็นการแสดงความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลตัวเลข 2 รายการจากงบการเงินของธุรกิจ ข้อมูลที่นำมาใช้คำนวณอัตราส่วนทางการเงินจากข้อมูลในงบดุลและงบกำไรขาดทุน โดยอัตราส่วนที่คำนวณได้สามารถนำไปวิเคราะห์และประเมินสถานการณ์ของธุรกิจทางด้านสภาพคล่องทางการเงิน ประสิทธิภาพในการใช้สินทรัพย์ ความสามารถในการก่อหนี้ และความสามารถในการหากำไร ซึ่งจะช่วยให้ทราบจุดแข็งหรือจุดอ่อนของธุรกิจ

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (2545: 58) ได้ให้คำอธิบายไว้ว่า “อัตราส่วนทางการเงิน” เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการประเมินฐานะทางการเงิน ประสิทธิภาพการดำเนินงาน และความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจได้ดีกว่าข้อมูลดิบที่แสดงในงบการเงิน โดยนำรายการในงบดุล งบกำไรขาดทุนที่มีความสัมพันธ์กันมาวิเคราะห์เป็นสัดส่วนเปรียบเทียบกัน และสามารถตีความหมายของงบการเงินได้มากขึ้น

พร้อมทั้งอธิบายเกี่ยวกับเป้าหมายของการวิเคราะห์งบการเงินโดยทั่วไปไว้ 2 ประการ ดังนี้

ประการแรก เพื่อให้ทราบถึงความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจและแนวโน้มในอนาคต ซึ่งเป็นตัวชี้ถึงโอกาสที่จะทำกำไรในอนาคตจากการลงทุนในหุ้นของบริษัท ถ้าความสามารถในการทำกำไรมีสูง

ประการที่สอง เพื่อให้ทราบถึงระดับความเสี่ยงของธุรกิจที่จะทำให้ขาดทุนจากการลงทุนได้ หากธุรกิจมีความเสี่ยงในเรื่องต่อไปนี้อย่างใด

1) ความเสี่ยงของธุรกิจ (Business Risk) โดยดูจากความผันผวนของยอดขายและต้นทุนขายซึ่งจะกระทบต่อการทำกำไร

2) ความเสี่ยงทางการเงิน (Financial Risk) เป็นการพิจารณาว่าธุรกิจมีความสามารถในการจ่ายคืนหนี้สินมากน้อยเพียงใด หมายความว่า ถ้าธุรกิจไม่มีความสามารถในการจ่ายคืนหนี้สินหรือดอกเบี้ย จะทำให้ธุรกิจนั้น มีภาระผูกพันที่จะต้องหารายได้ในอนาคตมาจ่ายคืนหนี้ และถ้าหารายได้ไม่เพียงพอก็มีโอกาสล้มละลาย ทำให้ผู้ลงทุนขาดทุนตามไปด้วย

3) ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง (Liquidity Risk) เป็นการดูว่าธุรกิจมีความสามารถในการระดมเงินทุนจากภายนอกมากน้อยเพียงใด ถ้าธุรกิจมีความสามารถต่ำ โอกาสที่จะเกิดปัญหาขาดสภาพคล่องทางการเงินก็มีสูง

เดิมสุข บุญภักดิ์ (2541: 1) ได้ให้ความหมายของคำว่า “การวิเคราะห์งบการเงิน” หมายถึง ขบวนการในการตัดสินใจ โดยมีวัตถุประสงค์ในการประเมินคุณค่าของฐานะการเงินของบริษัทในปัจจุบัน และในปีที่ผ่านมา และหมายรวมถึง การประเมินคุณค่าผลการดำเนินงานของการประกอบธุรกิจด้วย วัตถุประสงค์ของการตัดสินใจคือ การประเมินคุณค่าให้ดีที่สุด ในสิ่งที่เป็นไปได้ และการพยากรณ์เหตุการณ์ในอนาคตเกี่ยวกับฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัท และระบุวัตถุประสงค์ของการวิเคราะห์งบการเงินไว้ 4 ประการ ได้แก่ 1) เพื่อพยากรณ์รายได้ในอนาคต และความมั่นคงทางการเงิน ในฐานะที่เป็นองค์ประกอบในการตัดสินใจในการประเมินคุณค่าความมั่นคง 2) เพื่อตัดสินใจเกี่ยวกับการไหลของเงินทุนในอนาคต และผลของฐานะการเงินในด้านการประเมินคุณค่าความเสี่ยงภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขยายงาน 3) เพื่อที่จะตัดสินใจว่าจะถือหุ้นหรือจำหน่ายหุ้น และ 4) เพื่อตัดสินใจในการเข้ามาเป็นเจ้าของธุรกิจ

3.2 หลักการในการวิเคราะห์งบการเงินของบริษัทประกันภัย

เดิมสุข บุญภักดิ์ (2541: 1) ได้สรุปหลักใหญ่ของการวิเคราะห์งบการเงินบริษัทประกันภัยไว้ ดังนี้

1. ความมั่นคงทางฐานะการเงิน (Solvency Margin)
 - ทรัพย์สินมีคุณภาพ
 - มีการบริหารทรัพย์สินที่ดี ส่วนใหญ่ต้องเป็นทรัพย์สินลงทุน ประสิทธิภาพในการบริหารงาน
 - การลงทุนมีประสิทธิภาพ ได้แก่ หลักทรัพย์มั่นคง มีการกระจายการลงทุน ได้รับดอกผลจากการลงทุนสูง ถูกต้องตามประกาศกระทรวงฯ
 - เบี้ยประกันภัยค้างรับไม่เกิน 3 เดือน และไม่มีหนี้สูญ
 - ทรัพย์สินต้องสามารถประเมินราคาได้เป็นส่วนใหญ่ หรือเกือบ 100%
 - สำรองเพื่อการเสี่ยงภัยต้องเพียงพอกับภาระหนี้สินและความผูกพันของบริษัท
 - ค่าสินไหมทดแทนค้างจ่ายต้องเพียงพอตามสภาพความเป็นจริง และค่าสินไหมทดแทนต้องจ่ายด้วยความรวดเร็ว ถูกต้อง ยุติธรรม ไม่มีเจตนาที่จะประวิงการจ่าย
 - มีทรัพย์สินเพียงพอกับหนี้สินและภาระผูกพันของบริษัท
 - เงินกองทุนครบถ้วนตามกฎหมายทั้งธุรกิจประกันชีวิต และธุรกิจประกันวินาศภัย
2. สภาพคล่องทางการเงิน (Liquidity)
 - สามารถเปลี่ยนเป็นเงินสดได้ทันทีเมื่อต้องการ
 - เพียงพอที่จะคุ้มครอง

- การลงทุนต้องมีสภาพคล่อง เช่น ผ่าธนาคาร ซื้อตั๋วสัญญาใช้เงิน หุ้นและหน่วยลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ เป็นต้น

3. ความสามารถในการหากำไร

- Underwriting Profit : Loss Ratio, Expense Ratio ปกติ และค่าบำเหน็จ ค่านายหน้าตามที่นายทะเบียนกำหนด
- รายได้จากการลงทุนสามารถทดแทนการขาดทุนจากการรับประกันภัยได้ และต้องมีอัตราผลตอบแทนที่เหมาะสมกับสภาพของตลาด
- ต้องมีกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน สามารถนำเงินไปขยายกิจการได้ดีพอสมควร

3.3 เครื่องมือในการวิเคราะห์ห้บการเงินของบริษัทประกันภัย

(1) การวิเคราะห์ห้บการเงิน คือ อัตราส่วนต่างๆ ทางการเงิน ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม ดังนี้ (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. 2545: 58)

1. อัตราส่วนทางการเงินที่ใช้ในการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินของกลุ่มธุรกิจทั่วไป ประกอบด้วยอัตราส่วน 4 อัตรา ได้แก่ 1) อัตราส่วนวัดความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio) ซึ่งจะวัดว่าธุรกิจสามารถทำกำไรและกระแสเงินสดได้มากขึ้นหรือน้อยลง 2) อัตราส่วนวัดสภาพคล่อง (Liquidity Ratio) เป็นการวัดความสามารถในการจ่ายคืนหนี้สินระยะสั้นของกิจการ 3) อัตราส่วนวัดประสิทธิภาพในการทำงาน (Activity Ratio) เป็นการวัดว่าที่บริษัทลงทุนไป ก่อให้เกิดรายได้หรือไม่ และมีประสิทธิภาพ คือ ด้วยต้นทุนที่ต่ำหรือไม่ และ 4) อัตราส่วนวัดภาระหนี้สิน (Leverage Ratio) เป็นการวัดความสามารถในการจ่ายคืนหนี้สินระยะยาว และสามารถที่จะระดมทุนใหม่ในอนาคต

2. อัตราส่วนทางการเงินที่ใช้ในการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินของกลุ่มธุรกิจประกันวินาศภัย ประกอบด้วยอัตราส่วน 4 อัตรา ได้แก่ 1) วิเคราะห์ด้านความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยเอง(Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance) 2) วิเคราะห์ด้านความสามารถในการทำกำไรและการประกอบธุรกิจ (Profitability & Activity) 3) วิเคราะห์ด้านสภาพคล่องและความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม (Liquidity) และ 4) วิเคราะห์ด้านเงินสำรองต่างๆ (Reserves)

(2) นิชาคมล ดันติวณิชชานนท์ (2548: 7-53) ได้อธิบายถึงการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินของบริษัทประกันวินาศภัย เพื่อวัดความมั่นคงและความมีสภาพคล่อง โดยพิจารณาจากการวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินต่างๆ ดังนี้

1. การวิเคราะห์ด้านการรับความเสี่ยงภัยเอง(Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance)

$$1.1 \text{ อัตราส่วนการรับความเสี่ยงภัยต่อ} \\ \text{เงินกองทุน (Kenney Ratio)} = \frac{\text{เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Net Written Premium) } \times 100}{\text{เงินกองทุน (Capital Fund)}}$$

- 1.2 อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ
ต่อเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง
(Retention Ratio) =
$$\frac{\text{เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Net Written Premium)} \times 100}{\text{เบี้ยประกันภัยรับโดยตรง (Direct Premium)}}$$
- 1.3 อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงของ
เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Change
in Net Written Premium) =
$$\frac{(\text{เบี้ยประกันภัยรับสุทธิปัจจุบัน} - \text{เบี้ยประกันภัยรับสุทธิปีก่อน}) \times 100}{\text{เบี้ยประกันภัยรับสุทธิปีก่อน}}$$
2. การวิเคราะห์ด้านความสามารถในการทำกำไรและการประกอบธุรกิจ (Profitability & Activity)
- 2.1 อัตราส่วนกำไรสุทธิต่อเบี้ย
ประกันภัยที่ถือเป็นรายได้ =
$$\frac{\text{กำไรสุทธิ (Net Profit (Loss) Current Year)} \times 100}{\text{เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Earned Premium)}}$$
- 2.2 อัตราผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น
(Return on Equity : ROE) =
$$\frac{\text{กำไรสุทธิ (Net Profit (Loss) Current Year)} \times 100}{\text{เงินกองทุน (Capital Fund)}}$$
- 2.3 อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์
รวม (Return on Asset : ROA) =
$$\frac{\text{กำไรสุทธิ (Net Profit (Loss) Current Year)} \times 100}{\text{สินทรัพย์รวม (Total Asset)}}$$
- 2.4 อัตราส่วนเปลี่ยนแปลงของเงิน
กองทุน (Change in Capital fund) =
$$\frac{\text{เงินกองทุนปัจจุบัน} - \text{ปีก่อน} \times 100}{\text{เงินกองทุนปีก่อน}}$$
- 2.5 อัตราส่วนรวม (Combined
Ratio) = อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio) +
อัตราส่วนค่าใช้จ่าย (Expenses Ratio)
- 2.6 อัตราส่วนค่าสินไหมที่เกิดขึ้น
สุทธิทั้งหมดต่อเบี้ยประกันภัย
ที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Loss
Ratio on Earning Premium) =
$$\frac{\text{ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นสุทธิ (Net Loss Incurred)} \times 100}{\text{เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Earned Premium)}}$$
- 2.7 อัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการรับ
ประกันภัย (Expenses Ratio) =
$$\frac{\text{ค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัย} \times 100}{\text{เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ}}$$

- 2.8 อัตราส่วนค่าจ้างหรือค่าบำเหน็จ
 สุทธิต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็น
 รายได้สุทธิ (Commission &
 Brokerage Ratio on Net
 Earned Premium) =
$$\frac{\text{ค่าจ้างหรือค่าบำเหน็จสุทธิ (Net Commission \& Brokerage)} \times 100}{\text{เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Earned Premium)}}$$
- 2.9 อัตราค่าใช้จ่ายดำเนินงานต่อ
 เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้
 สุทธิ (Operating Expenses
 Ratio on Net Earned
 Premium) =
$$\frac{\text{ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (Operating Expenses)} \times 100}{\text{เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Earned Premium)}}$$
- 2.10 อัตราส่วนกำไรจากการรับ
 ประกันภัยต่อเบี้ยประกันภัยที่
 ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net
 Underwriting Profit on Net
 Earned Premium) =
$$\frac{\text{เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ} - \text{ค่าสินไหมทดแทน} \\ \text{ค่าจ้างและค่าบำเหน็จ} - \text{ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน} \times 100}{\text{เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Earned Premium)}}$$
- 2.11 อัตราส่วนกำไรจากการรับ
 ประกันภัย (Underwriting Profit
 Margin) =
$$100\% - \text{Combined Ratio}$$
3. การวิเคราะห์ด้านสภาพคล่องและความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม (Liquidity)
- 3.1 อัตราส่วนสภาพคล่อง =
$$\frac{\text{สินทรัพย์สภาพคล่อง (Liquidity Assets)} \times 100}{\text{เงินสำรองเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้} + \text{สำรองค่าสินไหม} \\ \text{ทดแทนและค่าสินไหมค้างจ่าย}}$$
- 3.2 อัตราส่วนหนี้สินหมุนเวียนต่อ
 สินทรัพย์สภาพคล่อง =
$$\frac{\text{หนี้สินหมุนเวียน} \times 100}{\text{สินทรัพย์สภาพคล่อง (Liquidity Assets)}}$$
4. การวิเคราะห์ด้านเงินสำรองต่างๆ (Reserve)
- 4.1 เงินสำรองเชิงเทคนิค
 (Technical Reserved) =
$$\text{เงินสำรองเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้} + \\ \text{เงินสำรองค่าสินไหมทดแทน} + \text{เงินสำรองสำหรับมหันตภัย}$$

- 4.2 อัตราส่วนเงินสำรองเชิงเทคนิค
ต่อสินทรัพย์สภาพคล่อง
- $$= \frac{\text{เงินสำรองเชิงเทคนิค (Technical Reserved)} \times 100}{\text{สินทรัพย์สภาพคล่อง (Liquidity Assets)}}$$
- 4.3 อัตราส่วนเงินสำรองเชิงเทคนิค
ต่อเงินกองทุน
- $$= \frac{\text{เงินสำรองเชิงเทคนิค (Technical Reserved)} \times 100}{\text{เงินกองทุน (Capital Fund)}}$$
- 4.4 อัตราส่วนผลรวมของเงินสำรอง
เชิงเทคนิคและเงินกองทุนต่อ
เบี้ยรับประกันภัยสุทธิ
- $$= \frac{\text{เงินสำรองเชิงเทคนิค} + \text{เงินกองทุน} \times 100}{\text{เบี้ยรับประกันภัยสุทธิ}}$$
- 4.5 อัตราส่วนผลรวมของเงินสำรอง
ค่าสินไหมและค่าสินไหมทดแทน
ค้างจ่ายต่อเงินกองทุน
- $$= \frac{\text{เงินสำรองค่าสินไหมและค่าสินไหมทดแทนค้างจ่าย} \times 100}{\text{เงินกองทุน (Capital Fund)}}$$
5. การวิเคราะห์ด้านการลงทุน
- 5.1 อัตราส่วนสินทรัพย์ลงทุนต่อ
สินทรัพย์รวม
- $$= \frac{\text{สินทรัพย์ลงทุน} \times 100}{\text{สินทรัพย์รวม}}$$
- 5.2 อัตราส่วนผลตอบแทนจากการ
ลงทุน (Return on Investment)
- $$= \frac{\text{รายได้จากการลงทุนสุทธิ} \times 100}{\text{สินทรัพย์ลงทุนเฉลี่ย}}$$
- 5.3 อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน
สุทธิต่อเบี้ยประกันสุทธิ
- $$= \frac{\text{กำไรสุทธิจากการลงทุน} \times 100}{\text{เบี้ยประกันสุทธิ}}$$
- 5.4 สัดส่วนการลงทุน
- $$= \frac{\text{สินทรัพย์ลงทุน} \times 100}{\text{สินทรัพย์ลงทุนทั้งสิ้น}}$$

3.4 ประโยชน์ของการวิเคราะห์งบการเงินของบริษัทประกันภัย

การวิเคราะห์งบการเงินของบริษัทประกันภัยมีประโยชน์ ดังนี้ (เดิมสุข บุญภักดิ์. 2541: 1)

1) เพื่อเป็นระบบการเตือนภัยที่สามารถบ่งชี้ถึงการประกอบธุรกิจประกันภัยได้อย่างรวดเร็ว ก่อนที่จะเกิดความเสียหายกับธุรกิจประกันภัย หรือก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์ถึงขั้นวิกฤติในฐานะการเงินของบริษัทประกันภัย

2) ปริมาณธุรกิจประกันภัยมีจำนวนมากที่ต้องเข้าทำการตรวจสอบ แต่อัตรากำลังผู้ตรวจสอบไม่สามารถขยายได้ทันกับปริมาณธุรกิจประกันภัยที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ เพราะต้องปฏิบัติตามนโยบายของรัฐบาลให้มีขนาดเล็กกะทัดรัดและมีประสิทธิภาพ การวิเคราะห์จึงเข้ามามีบทบาททดแทนการตรวจสอบในบางกรณี และในบางครั้งสามารถลดขอบเขตการตรวจสอบได้ โดยการใช้อัตรากำลังที่มีอยู่อย่างจำกัด

3) เพื่อเป็นการเจาะลึกถึงปัญหาของธุรกิจประกันภัยอย่างแท้จริง โดยใช้ระบบการวิเคราะห์เข้ามาเสริมสร้างระบบการตรวจสอบ

4) เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการประกอบธุรกิจได้ทัน่วงที่ ก่อนเหตุการณ์จะสายเกินไป

5) เพื่อเป็นการติดตามการเคลื่อนไหวในการประกอบธุรกิจประกันภัยโดยใกล้ชิด ซึ่งจะช่วยให้ทราบสาเหตุการเปลี่ยนแปลงในการดำเนินงานและฐานะการเงินของบริษัทประกันภัย รวมทั้งข้อบกพร่องของบริษัทประกันภัย ตลอดระยะเวลาเป็นประจำเดือนและทุกปี

6) เพื่อเป็นเครื่องมือของนายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการกำกับบริษัทประกันภัยให้เกิดความมั่นคง

7) เพื่อเป็นการพยากรณ์เหตุการณ์ล่วงหน้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เกี่ยวกับการดำเนินงานและฐานะการเงินของบริษัทประกันภัย ทั้งนี้ เพื่อที่จะเตรียมแผนเกี่ยวกับการกำกับบริษัทประกันภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตามสภาพการเปลี่ยนแปลงในการประกอบธุรกิจของบริษัทประกันภัย

8) เพื่อพัฒนาระบบการตรวจสอบให้มีประสิทธิภาพ โดยใช้ระบบการเตือนภัยหรือระบบการวิเคราะห์เข้ามาดำเนินการควบคู่ไปกับการตรวจสอบ

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้นสรุปได้ว่า การวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน หมายถึง การนำข้อมูลทางการเงินจากงบการเงินของธุรกิจมาทำการวิเคราะห์ และเปรียบเทียบ โดยอาศัยเครื่องมือในการวิเคราะห์ หรือที่เรียกว่า อัตราสวนทางการเงิน เพื่อให้ทราบถึงสถานะทางการเงิน ความมั่นคงทางการเงิน ความสามารถในการทำกำไร สภาพคล่องและประสิทธิภาพในการประกอบธุรกิจของธุรกิจหรือบริษัทที่ทำการวิเคราะห์ เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินไปใช้ประโยชน์ในการพยากรณ์เหตุการณ์ด้านการเงินของธุรกิจ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจของผู้บริหาร หน่วยราชการ ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และบุคคลทั่วไป และเป็นสัญญาณเตือนภัยในการประกอบธุรกิจ

อัตราส่วนทางการเงินที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์สำหรับธุรกิจประกันภัยในครั้งนี้ แบ่งเป็น 4 ด้านหลักๆ ดังนี้

- ด้านที่ 1 การวิเคราะห์ด้านความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้เอง(Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance) พิจารณาจากอัตราส่วน 3 อัตราส่วน
- ด้านที่ 2 การวิเคราะห์ด้านความสามารถในการทำกำไรและการประกอบธุรกิจ (Profitability & Activity) พิจารณาจากอัตราส่วน 13 อัตราส่วน
- ด้านที่ 3 การวิเคราะห์ด้านสภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม พิจารณาจากอัตราส่วน 2 อัตราส่วน
- ด้านที่ 4 การวิเคราะห์ด้านเงินสำรองต่างๆ (Reserve) พิจารณาจากอัตราส่วน 5 อัตราส่วน

4. แนวคิดเกี่ยวกับผลประโยชน์จากการประกันภัย

มุกดา ไควทกุล (2537: 67) ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการลงทุนไว้ว่า ธุรกิจประกันภัยเป็นธุรกิจที่มีข้อผูกมัดเรื่องการต้องจ่ายเงินคืนให้กับผู้เอาประกันภัยในอนาคต กล่าวคือ บริษัทประกันภัยมีการรับเบี้ยประกันภัยจากผู้เอาประกันภัยมาล่วงหน้าก่อนที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเมื่อเกิดความสูญเสีย หรือเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัยที่อาจเกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ซึ่งเป็นเงินจำนวนมากที่บริษัทประกันภัยต้องรับผิดชอบต่อผู้เอาประกันภัย ดังนั้น บริษัทประกันภัยจึงมีหน้าที่นำเงินเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยไปลงทุนต่อ เพื่อให้ได้ผลตอบแทนในรูปแบบต่างๆ เช่น ดอกเบี้ย, เงินปันผล และค่าเช่า เพื่อเป็นการกำจัดต้นทุนค่าเสียโอกาสไปจากธุรกิจ จึงถือได้ว่าการลงทุน เป็นการดำเนินกิจกรรมรองของธุรกิจประกันภัย

เนื่องด้วยบริษัทประกันภัยไม่สามารถกำหนด หรือคาดหวังว่าจะมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเมื่อใด จึงจำเป็นอย่างยิ่งในการบริหารการลงทุนให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด เพื่อความมั่นคงของบริษัท จึงมีกฎหมายควบคุม ดูแลด้านการลงทุนของบริษัทประกันภัย ดังนั้น บริษัทประกันภัยจึงมีหลักเกณฑ์ที่สำคัญในการลงทุน ดังนี้

1. หลักเกณฑ์ประกันความมั่นคง หรือมีความเสี่ยงต่ำ กล่าวคือ ความปลอดภัยและความมั่นคงของเงินที่นำไปลงทุน เป็นสิ่งสำคัญยิ่งในการพิจารณาการลงทุน หลักความเสี่ยงภัยของการลงทุน คือ ให้มีความเสี่ยงต่อความสูญเสียเงินต้นน้อยที่สุดตามชนิดหลักทรัพย์ที่ลงทุน

2. ผลประโยชน์ตอบแทนที่จะได้รับจะต้องมากพอ กล่าวคือ อัตราผลตอบแทนตอบแทนที่จะได้รับจากการลงทุนประเภทหนึ่ง ขึ้นอยู่กับความเสี่ยงภัยของทรัพย์สินที่ลงทุน แต่บริษัทต้องถือนโยบายการลงทุนที่จะต้องลงทุนในหลักทรัพย์ที่ให้ผลประโยชน์ตอบแทนสูงสุด และมีความเสี่ยงภัยต่อการสูญเสียเงินต้นน้อยที่สุด

ผลประโยชน์ตอบแทนมีความสำคัญต่อบริษัทไม่ใช่ผลประโยชน์ขั้นต้นจากการลงทุน แต่เป็นผลประโยชน์สุทธิ คือ จำนวนผลประโยชน์ขั้นต้นที่ได้รับ หักด้วยค่าใช้จ่ายในการลงทุน รวมทั้งภาษีและเงินต้นที่สูญเสียชีวิต

3. การกระจายการลงทุน กล่าวคือ บริษัทไม่ควรลงทุนในหลักทรัพย์ประเภทใดประเภทหนึ่งเพียงอย่างเดียว แต่ควรกระจายการลงทุนให้กว้าง และแบ่งแยกตามประเภทธุรกิจ ซึ่งการกระจายการลงทุนที่ดี หมายถึง เงินที่มีอยู่จะต้องจัดแบ่งไปตามหลักต่างๆ ได้แก่ ให้มีทั้งการกู้ยืม และการเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ให้แบ่งการให้กู้ยืม และการเป็นเจ้าของออกเป็นหลายประเภท, ให้กระจายภัยตามส่วนต่างๆ ของประเทศ จำนวนเงินที่ลงทุนต่อกฎ ต้องมีจำนวนเหมาะสม ไม่สูงหรือต่ำเกินไป ระยะเวลาที่ครบกำหนดต้องไม่นานเกินควร

4. ความสามารถในการที่จะเปลี่ยนเป็นเงินสด กล่าวคือ บริษัทไม่ควรจำเป็นมากนักในการที่จะเปลี่ยนเงินที่ลงทุนให้เป็นเงินสด เพราะเบี้ยประกันภัยและผลประโยชน์ที่ได้รับเป็นเงินสดในแต่ละวันมีมากกว่าเงินสดที่ต้องจ่ายออกไป และเงินที่จะจ่ายออกไป บริษัทอาจคำนวณไว้ล่วงหน้าได้อย่างใกล้เคียง

เจมส์ เอส ไทริสแมน (James S. Trieschmann. 1998: 663) กล่าวถึงการลงทุนของบริษัทประกันภัยไว้ว่า เมื่อเกิดการรับประกันภัย และมีการรับชำระเบี้ยจากผู้เอาประกันภัยแล้ว บริษัทประกันภัยจะต้องทำให้เบี้ยประกันภัยที่ได้รับมานั้น ก่อให้เกิดผลประโยชน์ และผลตอบแทน โดยจะต้องบริหารเงินดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้เพียงพอในการจ่ายสินไหม และค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ดังนั้น บริษัทประกันภัยจะต้องเลือกและพิจารณาเรื่องการลงทุนต่อให้เหมาะสมกับสินทรัพย์ของบริษัทและค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้น โดยอาศัยการพิจารณาจ่ายแผนก/ฝ่ายลงทุนของบริษัท ซึ่งรายได้จากการลงทุนนั้น มีส่วนสำคัญในการชดเชยการขาดทุนจากการรับประกันภัยอยู่เสมอ

จากคำกล่าวข้างต้นสรุปได้ว่า แหล่งรายได้หลักๆ ของบริษัทประกันภัย แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ รายได้จากการรับประกันภัย และรายได้จากการลงทุน ซึ่งการลงทุนของบริษัทประกันภัย จะต้องมีการบริหารเงินลงทุนให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และก่อให้เกิดประโยชน์จากการลงทุนมากที่สุด เนื่องจาก ค่าเบี้ยประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยจ่ายให้แก่บริษัทนั้น เป็นเงินที่ได้รับมาล่วงหน้าเพื่อคุ้มครองชีวิต ทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัย และหากเกิดภัย หรือเกิดเหตุการณ์ที่บริษัทจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เอาประกันภัยแล้ว บริษัทจะต้องมีเงินเพียงพอที่จะจ่ายค่าสินไหมดังกล่าว ดังนั้น การลงทุนของบริษัทประกันภัยจึงจำเป็นต้องคำนึงถึงหลายๆ ปัจจัย เช่น ความมั่นคงในการลงทุน, ผลตอบแทนที่จะได้รับจากการลงทุน, ความเสี่ยงในการลงทุน และสภาพคล่อง

5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สมาคมนายทะเบียนประกันภัยของสหรัฐอเมริกา (National Association of Insurance Commissioners ; NAIC. 1998: 17) ได้ทำการศึกษางบการเงินของบริษัทประกันวินาศภัยจำนวน 2,708 บริษัท ใน ค.ศ. 1997 โดยใช้อัตราส่วนทางการเงิน ระบบอัตราส่วน ไออาร์ไอเอส (Insurance Regulatory Information System : IRIS Ratios System *) สรุปผลการศึกษาได้ว่า จากการศึกษาโดยการวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินจำนวน 11 อัตราส่วนนั้น ผลของการวิเคราะห์ในบางบริษัทมีค่าผิดปกติ โดยสรุปได้ดังนี้

| อัตราส่วน | ค่าที่ผิดปกติ | จำนวนบริษัทที่มีค่าผิดปกติ |
|--|------------------------------------|----------------------------|
| อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเงินกองทุน (Net Premium to Surplus) | มากกว่า 300% | 89 บริษัท |
| อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Change in Net Writings) | มากกว่า +33% หรือ น้อยกว่า -33% | 698 บริษัท |
| อัตราส่วนเงินกองทุนชดเชยเงินกองทุน (Surplus Aid to Surplus) | มากกว่า 15% | 132 บริษัท |
| อัตราส่วนรวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น (Two-Year Overall Operating Ratio / Combined Ratio) | มากกว่า 100% | 560 บริษัท |
| อัตราส่วนผลตอบแทนจากการลงทุน (Investment Yield) | มากกว่า 10% หรือ น้อยกว่า 4.5% | 586 บริษัท |
| อัตราส่วนเปลี่ยนแปลงของเงินกองทุน (Change in Surplus) | มากกว่า 50% หรือ น้อยกว่า -10% | 428 บริษัท |
| อัตราส่วนหนี้สินหมุนเวียนต่อสินทรัพย์สภาพคล่อง (Liabilities to Liquid Assets) | มากกว่า 105% | 181 บริษัท |
| อัตราส่วนผลตอบแทนค่านายหน้าต่อเงินกองทุน (Agents Balances to Surplus) | มากกว่า 40% | 152 บริษัท |
| อัตราส่วนเงินสำรองเพื่อการพัฒนาต่อเงินกองทุน 1 ปี (One-Year Reserve Development to Surplus) | มากกว่า 20% | 102 บริษัท |
| อัตราส่วนเงินสำรองเพื่อการพัฒนาต่อเงินกองทุน 2 ปี (Two-Year Reserve Development to Surplus) | มากกว่า 20% | 167 บริษัท |

* ระบบ IRIS Ratios เป็นระบบพื้นฐานของการวิเคราะห์ความมั่นคงทางการเงินของบริษัทประกันภัยซึ่งเก่าแก่ที่สุด IRIS Ratios เป็นอัตราส่วนทางการเงินต่างๆ ที่นายทะเบียนประกันภัยใช้ในการวิเคราะห์บริษัทประกันภัย โดยนายทะเบียนประกันภัยจะนำข้อมูลจากรายงานประจำปีที่ได้รับจากแต่ละบริษัทมาคำนวณหาอัตราส่วนทางการเงินเหล่านี้ นายทะเบียนประกันภัยจะกำหนดค่ามาตรฐานของ IRIS Ratios แต่ละตัว แต่ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐานของ IRIS Ratios สำหรับแต่ละบริษัทประกันภัย ผลของการคำนวณอัตราส่วน IRIS Ratios จะเป็นข้อมูลซึ่งเปิดเผยต่อสาธารณะ

| อัตราส่วน | ค่าที่ผิดปกติ | จำนวนบริษัท ที่มีค่าผิดปกติ |
|--|---------------|--------------------------------|
| อัตราส่วนประมาณการเงินสำรองเพื่อการขาดแคลนต่อเงินกองทุน (Estimated Current Reserve Deficiency to Surplus) | มากกว่า 25% | 169 บริษัท |

จากงานวิจัยดังกล่าวของ NAIC สามารถสรุปได้ว่า ยังคงมีบริษัทกว่า 25% ของบริษัทประกันภัยทั้งหมดที่ NAIC ทำการวิจัยนั้น มีค่าของอัตราส่วนต่างๆ ที่เป็นที่น่าสังเกต และจำเป็นต้องปรับปรุง แก้ไขและพัฒนาให้เข้าเกณฑ์มาตรฐานที่ IRIS กำหนด เพื่อความปลอดภัย ความมั่นคง และเพื่อประสิทธิภาพในการบริหารงานธุรกิจประกันภัย

ซุก ฮัน ลี และ จอร์จ แอล อูร์เรีย (Suk Hun Lee and Jorge L. Urrutia. 1996: 121) ได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบการใช้ตรรกะหรือเหตุผล กับการใช้ตัวแบบ(Model) ความเสี่ยงในการทำนายการล้มละลาย โดยการตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงของสถิติที่สำคัญซึ่งส่งผลกระทบต่อ การล้มละลาย (สินทรัพย์กับหนี้สิน) ของบริษัทประกันภัย ซึ่งผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า การใช้ตัวแบบ (Model) ความเสี่ยงบ่งบอกถึงความสำคัญของการเปลี่ยนแปลงมากกว่าการใช้ตรรกะหรือเหตุผล โดยทั้งสองอย่างที่ทำการศึกษาเปรียบเทียบกันนั้น เป็นการพยากรณ์ที่แม่นยำ ดังนั้น ซุก ฮัน ลี และ จอร์จ แอล อูร์เรีย จึงสรุปว่า ควรใช้ทั้งตรรกะหรือเหตุผล และใช้ตัวแบบ(Model) ความเสี่ยงในการทำนาย การล้มละลายรวมกัน เพื่อให้การวิเคราะห์ปัญหาการล้มละลายของบริษัทประกันภัยมีการเตรียม ความพร้อมที่สมบูรณ์แบบมากยิ่งขึ้น

ดักลาส เอ็ม ไฮด์ส, โชลอม เฟลด์บลัม และแอนโทนี่ เอ เอ็นไกวี่ (Douglas M. Hodes, Sholom Feldblum and Antoine A. Neghaiwi . 1999: 41) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับตัวแบบทาง การเงินที่ใช้ในปัจจุบัน โดยมีบริษัทประกันวินาศภัยในสหรัฐอเมริกาจำนวนมากเป็นกลุ่มตัวอย่าง ซึ่ง ตัวแบบดังกล่าวได้รับการพัฒนาขึ้นครั้งแรกโดยมีจุดประสงค์เพื่อตรวจตราและดูแลเรื่องการ ล้มละลาย ในปัจจุบันใช้สำหรับการบริหารจัดการภายในที่ดีในหลายๆ ด้าน ซึ่งประกอบด้วย 1) การ บันส่วนความเสมอภาคของแต่ละบริษัทด้วยการยอมรับวิธีการวัดผลกำไรตามนโยบายบริษัท 2) การวิเคราะห์ความเสี่ยงใหญ่ๆ เช่น ความเสี่ยงด้านอัตราเงินเฟ้อ, ความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย และความเสี่ยงจากเงินสำรอง 3) การพิจารณาการเปลี่ยนแปลงการปฏิบัติการทางการเงินของบริษัท ซึ่งรวมถึงสถานะเศรษฐกิจมหภาคและสภาพแวดล้อมการประกันภัยด้วย

ดักลาส และคณะ ได้กล่าวเพิ่มเติมว่า หลายๆ มุมมองของตัวแบบทางการเงินไม่มีการแบ่ง ความแตกต่างระหว่างประกันชีวิตและประกันวินาศภัย ซึ่งผลของการศึกษาของ ดักลาส และคณะ สรุปได้ว่า 1) การจัดสรรส่วนเกินทางเศรษฐกิจและกำไร มีส่วนในการตัดสินใจเข้าสู่อุตสาหกรรมของ ธุรกิจใหม่ การออกจากอุตสาหกรรม และการพัฒนาเป็นการตรวจสอบ 2) ตัวแบบความเสี่ยงมีผลต่อ หลายๆ ด้านของการทำงานของบริษัทประกันภัย เช่น ความเสี่ยงทางเศรษฐกิจ และความเสี่ยงทาง การเงิน ซึ่งผลกระทบต่อหลายด้านของภาวะเศรษฐกิจมหภาค และการเปลี่ยนแปลงของอัตราเงินเฟ้อ และอัตราดอกเบี้ยพื้นฐาน

มาร์ติน เอลลิง, ฮาโต ชไมเซอร์ แอนด์ โจน ที ชมิท (Martin Eling, Hato Schmeiser and Joan T. Schmit . 2007: 69) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับการวิเคราะห์ภาพรวมและช่วงอันตรายของกระบวนการความสามารถในการชำระหนี้ โดยกล่าวว่า ก่อน ค.ศ. 1970 นั้น สมาชิกของสหภาพยุโรป (EU) ได้ร่วมกันผลักดันกฎระเบียบในตลาดประกันภัยและกฎเกณฑ์ขึ้น และเมื่อไม่นานมานี้ ได้มีความเคลื่อนไหวสู่ตลาดสหภาพยุโรปทั่วไป โดยได้กำหนดกฎระเบียบด้านการให้บริการทางการเงินตามสิ่งที่น่าสนใจมากกว่า ซึ่งกฎเกณฑ์เรื่องความสามารถในการชำระหนี้แบบเดิมนั้น ใช้กับประเทศสมาชิกตั้งแต่มกราคม ค.ศ. 2004 โดยมาตรฐานการบริหารความเสี่ยงและเงินกองทุนเกิดขึ้นจากความสนใจเรื่องความสามารถในการชำระหนี้เป็นหลัก เนื่องจากมีความน่าจะเป็นบางอย่างขึ้นเกิดก่อน ค.ศ. 2007

บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด(มหาชน) (2547: 1) ได้ทำการวิเคราะห์ความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจประกันวินาศภัยไทย โดยแบ่งระดับการศึกษาเป็น 3 ระดับ คือ ภาพรวม แยกกลุ่ม (บริษัทที่เน้นประกันภัยรถยนต์ – บริษัทไม่เน้นประกันภัยรถยนต์) และแยกตามขนาด (ใหญ่ – เล็ก) โดยพิจารณาลักษณะการถือหุ้นเป็นปัจจัยร่วมด้วย สรุปได้ว่า ความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจประกันวินาศภัยเกิดจากปัจจัยขับเคลื่อนหลัก 2 ส่วน คือ กำไรจากการรับประกันภัย และกำไรจากการลงทุน ซึ่งการดำเนินงานในช่วง พ.ศ. 2541 – 2545 ธุรกิจพึ่งพำกำไรจากการลงทุน คิดเป็นร้อยละ 8.0 ของเบี้ยประกันภัยสุทธิที่ถือเป็นรายได้ ซึ่งมากกว่ากำไรจากการดำเนินงานด้านการรับประกันภัยที่คิดเป็นร้อยละ 0.4 ของเบี้ยประกันภัยสุทธิที่ถือเป็นรายได้ ทำให้ในช่วงที่ตลาดเงินและตลาดทุนชะลอตัวนั้น ได้ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจประกันวินาศภัยอย่างมาก โดยเฉพาะในบริษัทที่เน้นประกันภัยรถยนต์ที่มีค่าสินไหมทดแทนในอัตราที่ค่อนข้างสูง ผลกำไรจากการรับประกันภัยจึงต่ำถึงขั้นขาดทุน

ซึ่งในงานวิจัยของบริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด(มหาชน) ฉบับดังกล่าว ยังทำให้เห็นขนาดของบริษัทยังเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงความสามารถทำกำไรที่แตกต่างกัน โดยบริษัทขนาดใหญ่มีศักยภาพในการทำกำไรมากกว่าบริษัทขนาดเล็ก เนื่องจากความพร้อมในระบบบริหารจัดการและเทคโนโลยีสารสนเทศทำให้เกิดการประหยัดจากขนาด สัดส่วนค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัยโดยเฉลี่ยของบริษัทใหญ่จึงน้อยกว่าบริษัทเล็กเกือบเท่าตัว ซึ่งกรณีกลุ่มที่เน้นประกันภัยรถยนต์นั้น บริษัทขนาดใหญ่มีอัตราส่วนขาดทุนจากการรับประกันภัยต่อกรรมธรรม์มากกว่าบริษัทขนาดเล็ก อันเกิดจากการมีอัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนสูงกว่า สำหรับกรณีกลุ่มที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ พบว่า บริษัทขนาดใหญ่มีการบริหารจัดการด้านค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัยและการรับประกันภัยได้ดีกว่าบริษัทขนาดเล็ก โดยมีอัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัยต่อกรรมธรรม์น้อยกว่าและมีอัตราส่วนกำไร ต่อกรรมธรรม์มากกว่าบริษัทขนาดเล็ก

มุกดา โคหวกุล และกฤษฎา เสกตระกูล (2543: 59) ได้ทำการศึกษาฐานะการเงินของกลุ่มประกันวินาศภัยในช่วง พ.ศ. 2539 และ พ.ศ. 2540 ซึ่งเป็นช่วงก่อนและหลังการเกิดวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจในประเทศไทยว่ามีสภาพแตกต่างกันอย่างไร ผลการศึกษาพบว่า ในกลุ่มธุรกิจประกัน

เดือนเด่น นิคมบริรักษ์ และคณะ (2542: 23) ได้ทำการวิจัยโครงสร้าง ผลประกอบการ และประสิทธิภาพในการประกอบธุรกิจของธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย โดยแบ่งกลุ่มเป็นบริษัทสาขาต่างชาติ บริษัทไทยขนาดใหญ่ และบริษัทไทยขนาดเล็ก ซึ่งในการเปรียบเทียบผลประกอบการของธุรกิจประกันวินาศภัยกลุ่มต่างๆ ในช่วง พ.ศ. 2533 – 2539 พบว่า อัตราผลตอบแทนต่อทรัพย์สินรวม (ROA) ของบริษัทสาขาต่างชาติสูงกว่าบริษัทไทยทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็ก และยังพบว่า อัตราผลตอบแทนจากการรับเสี่ยงภัย (underwriting profit) ซึ่งเป็นรายได้หลักของธุรกิจประกันวินาศภัยนั้น บริษัทสาขาต่างชาติมีอัตราผลตอบแทนดังกล่าวสูงกว่าของบริษัทไทยมาก โดยใน พ.ศ. 2538 บริษัทสาขาต่างชาติมีผลตอบแทนจากการรับเสี่ยงภัยสูงถึงร้อยละ 67 ในขณะที่บริษัทไทยขนาดเล็กมีอัตราผลตอบแทนดังกล่าวเพียงร้อยละ 5.1 และบริษัทไทยขนาดใหญ่มีอัตราผลตอบแทนติดลบ (เนื่องจากการขาดทุนของบริษัทวิริยะประกันภัย ซึ่งมีธุรกิจหลักในการรับประกันภัยรถยนต์) แต่ในปีถัดมา สถานการณ์ของบริษัทไทยทั้ง 2 ขนาดก็เริ่มดีขึ้น

สำหรับการวัดประสิทธิภาพการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทย พบว่า บริษัทไทยขนาดเล็กเป็นกลุ่มที่มีอัตราค่าใช้จ่ายสูงที่สุด เนื่องจากบริษัทในกลุ่มอื่นสามารถลดค่าใช้จ่ายลงได้อย่างต่อเนื่อง ส่วนอัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (loss ratio) นั้น พบว่า มีการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ โดยบริษัทที่เน้นประกันภัยรถยนต์จะมีอัตราส่วนค่าใช้จ่ายสูงกว่าบริษัทที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์

ทั้งนี้ ในงานวิจัยดังกล่าว ยังได้เปรียบเทียบความเพียงพอทางการเงินของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทยระหว่างกลุ่มบริษัท 3 กลุ่ม พบว่า ใน พ.ศ. 2538 บริษัทไทยขนาดใหญ่มีสัดส่วนเงินกองทุนต่อสินทรัพย์ค่อนข้างสูง เนื่องจากมีสินทรัพย์มากเมื่อเทียบกับหนี้สิน ส่วนบริษัทสาขาต่างชาติและบริษัทไทยขนาดเล็กมีขนาดของสัดส่วนเงินกองทุนต่อสินทรัพย์ใกล้เคียงกัน แต่ใน พ.ศ. 2539 นั้น สัดส่วนดังกล่าวของบริษัทสาขาต่างชาติค่อนข้างคงที่ แต่บริษัทไทยขนาดเล็กมีสัดส่วนสูงกว่าบริษัทไทยขนาดใหญ่ ทำให้เห็นว่า บริษัทไทยขนาดเล็กมีความมั่นคงทางการเงินไม่น้อยไปกว่าบริษัทขนาดใหญ่

ในการวิเคราะห์ด้านสภาพคล่องและความเสี่ยงของธุรกิจประกันวินาศภัยนั้น พบว่า ธุรกิจประกันวินาศภัยโดยรวมลงทุนในสินทรัพย์ที่มีสภาพคล่องสูงในสัดส่วนค่อนข้างมาก คือ สูงกว่าร้อยละ

พรรณนิภา วรกุลปี (2547: 79) กล่าวถึงปัญหาสภาพคล่องของธุรกิจประกันภัยว่าเกิดจาก 3 สาเหตุหลัก คือ 1) การขยายการเติบโตเร็วกว่าขนาดเงินกองทุนของแต่ละแห่งจะได้รับ เพราะกฎหมายกำหนดให้บริษัทรับเสี่ยงภัยได้ไม่เกินร้อยละ 10 ของเงินกองทุนแต่ต้องไม่ต่ำกว่า 30 ล้านบาท 2) การบริหารเบี้ยประกันภัยค้างรับ ตามกฎหมายต้องไม่เกิน 60 วัน เพื่อไม่ให้เบี้ยค้างอยู่กับตัวแทน/นายหน้ามากเกินไป เพราะบริษัทจะขาดสภาพคล่องหมุนเวียนให้กับผู้เอาประกันภัย และ 3) การปรับเปลี่ยนเกณฑ์ดำรงเงินกองทุน โดยกรมการประกันภัยจะไม่ประเมินที่ดินให้เป็นสินทรัพย์ เพราะถือว่าที่ดินเป็นสินทรัพย์ที่เปลี่ยนถ่ายเป็นเงินสดได้ยาก เกรงว่าจะส่งผลกระทบต่อฐานะเงินกองทุนของบริษัทประกัน ซึ่ง 2 ข้อแรกเป็นปัญหาที่พบมากที่สุด คือ บริษัทประกันภัยขนาดกลาง 3 – 4 แห่ง เร่งขยายงานรถยนต์มากจนเกินไป เพราะมีเบี้ยรับใหม่เข้ามาเฉลี่ยปีละหลายร้อยล้านบาท แต่ไม่ปรากฏรายงานฐานะสภาพคล่องที่แท้จริงของบริษัทประกันภัย อีกทั้ง ยังมีปัญหาการจ่ายเคลมช้า และปัญหาด้านบริการ จนทำให้บริษัทประกันภัยมีปัญหาสภาพคล่องจากการขยายงานมากเกินไป รวมทั้งปัญหาอื่นๆ ที่สะสมมาในอดีต

จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปได้ว่า การวิเคราะห์ฐานะการเงินของบริษัทประกันภัย เป็นการวิเคราะห์ปัญหาของบริษัทประกันภัย และพยากรณ์เหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต โดยอาศัยข้อมูลในอดีตมาประกอบการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อให้ทราบถึงความมั่นคง ประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัท เพื่อให้ทราบความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น และการบริหารความเสี่ยง

งานวิจัยส่วนใหญ่จะเน้นวิเคราะห์ความสามารถในการทำกำไร และสภาพคล่องของบริษัทประกันภัย เพื่อให้ทราบถึงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัท โดยจะพิจารณาเปรียบเทียบตามขนาดของบริษัท ตามลักษณะการประกอบธุรกิจ สรุปได้ว่า บริษัทเน้นประกันภัยรถยนต์ที่มีขนาดใหญ่มีอัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนสูงกว่าบริษัทเน้นประกันภัยรถยนต์ที่มีขนาดเล็ก แต่บริษัทไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ที่มีขนาดใหญ่มีการบริหารจัดการค่าใช้จ่ายและการพิจารณารับประกันภัยได้ดีกว่าบริษัทไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ที่มีขนาดเล็ก

ส่วนงานวิจัยที่เปรียบเทียบช่วงก่อนและหลังจากการตกต่ำของภาวะเศรษฐกิจ สรุปได้ว่าการตกต่ำของภาวะเศรษฐกิจ ในปี พ.ศ. 2540 ส่งผลกระทบต่อให้รายได้ของบริษัทประกันภัยที่มีขนาดใหญ่ลดลง แต่บริษัทที่มีขนาดกลางและเล็กกลับมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานและมีกำไรดีกว่าบริษัทขนาดใหญ่

ปัญหาสภาพคล่องหลักๆ ของบริษัทประกันภัย คือ การขยายตัวของบริษัทอย่างรวดเร็วเกินกว่าเงินกองทุนที่มีอยู่ การบริหารเบี้ยประกันภัยค้างรับที่ไม่มีประสิทธิภาพ

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1. การกำหนดประชากร
2. เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล
3. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การจัดกระทำข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

การกำหนดประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรกลุ่มเป้าหมายที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ บริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทยที่เปิดดำเนินการ ในช่วง พ.ศ. 2540 – 2547 (ไม่รวมบริษัทประกันสุขภาพโดยเฉพาะ และบริษัทประกันภัยต่อ) จำนวน 71 บริษัท

ตาราง 4 จำนวนบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย ในช่วง พ.ศ. 2540 – 2547

หน่วย : แห่ง

| ปี พ.ศ. | บริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย | สาขาบริษัทต่างประเทศ | รวม | บริษัทประกันสุขภาพ | บริษัทประกันภัยต่อ | บริษัทประกันวินาศภัย (ไม่รวมบริษัทประกันสุขภาพและบริษัทประกันภัยต่อ) |
|---------|----------------------------|----------------------|-----|--------------------|--------------------|--|
| 2540 | 76 | 5 | 81 | 5 | 1 | 75 |
| 2541 | 75 | 5 | 80 | 5 | 1 | 74 |
| 2542 | 74 | 5 | 79 | 5 | 1 | 73 |
| 2543 | 73 | 5 | 78 | 5 | 1 | 72 |
| 2544 | 73 | 5 | 78 | 5 | 1 | 72 |
| 2545 | 73 | 5 | 78 | 5 | 1 | 72 |
| 2546 | 72 | 5 | 77 | 5 | 1 | 71 |
| 2547 | 72 | 5 | 77 | 5 | 1 | 71 |

ที่มา: กองส่งเสริมการประกันภัยและสารสนเทศ กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ปี พ.ศ. 2540 – 2547

การวิจัยครั้งนี้ได้แบ่งกลุ่มประชากรออกเป็น 6 กลุ่มย่อย โดยมีขั้นตอน ดังนี้

ขั้นแรก แบ่งกลุ่มตามลักษณะของการดำเนินงาน โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มบริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และกลุ่มบริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ซึ่งพิจารณาจากอัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับตรงของการประกันภัยรถยนต์ต่อเบี้ยประกันภัยรับตรงทั้งสิ้น (บริษัทไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด(มหาชน) 2547: 4)* โดยผู้วิจัยได้กำหนดเกณฑ์เพื่อแบ่งกลุ่มบริษัทออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

- กลุ่มบริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ มีอัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับตรงของการประกันภัยรถยนต์ มากกว่า ร้อยละ 75

- กลุ่มบริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์มีอัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับตรงของการประกันภัยรถยนต์ น้อยกว่า ร้อยละ 75

ขั้นที่ 2 แบ่งกลุ่มตามขนาดออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก ตามวิธี Ad-Hoc Method ซึ่งพิจารณาจากลักษณะของการดำเนินงาน 3 ปัจจัย ที่มีผลต่อการเติบโตของธุรกิจประกันวินาศภัย ได้แก่ สินทรัพย์รวม เงินกองทุน และเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ และกำหนดสัดส่วนความสำคัญเพื่อนำมาถ่วงน้ำหนัก (มุกดา โควาทกุล และกฤษฎา เสกตระกูล , 2543: 61) โดยเขียนเป็นสูตร ดังนี้

$$\text{ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก} = (0.3 \times \text{สินทรัพย์รวม}) + (0.3 \times \text{เงินกองทุน}) + (0.4 \times \text{เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ})$$

เมื่อนำข้อมูลทั้ง 3 ปัจจัยของแต่ละบริษัทประกันวินาศภัยใน พ.ศ. 2547 มาคำนวณค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักตามสูตรข้างต้น และนำค่าที่ได้มาจัดเรียงลำดับมากไปน้อย โดยผู้วิจัยได้กำหนดเกณฑ์เพื่อแบ่งกลุ่มบริษัทออกเป็น 3 ขนาด ดังนี้

- กลุ่มบริษัทขนาดใหญ่ มีค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักมากกว่า 1,000 ล้านบาท
- กลุ่มบริษัทขนาดกลาง มีค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักระหว่าง 500 - 1,000 ล้านบาท
- กลุ่มบริษัทขนาดเล็ก มีค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักน้อยกว่า 500 ล้านบาท

จากการทำการแบ่งตามกลุ่มบริษัทได้ 2 กลุ่ม และแบ่งกลุ่มตามขนาดได้กลุ่มละ 3 ขนาด ดังนี้

* ในรายงานวิจัยบริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด(มหาชน) ได้กำหนดเกณฑ์การแบ่งกลุ่มบริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ไว้ที่ร้อยละ 80 เนื่องจากเหตุการณ์ 11 กันยายน 2544 ที่ได้มีการก่อวินาศกรรมอาคารเวิลด์เทรดเซ็นเตอร์ ประเทศสหรัฐอเมริกา จึงทำให้ตลาดประกันภัยประเภทสรรพภัย มีอัตราเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้น เบี้ยประกันภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์จึงสูงมาก แต่ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้เกณฑ์พิจารณาแบ่งกลุ่มที่ร้อยละ 75 เพื่อความเหมาะสม และประกอบกับตลาดประกันภัยเริ่มกลับสู่ภาวะปกติ

กลุ่มที่ 1 : บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ (54 บริษัท)

กลุ่มที่ 1.1 : บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ขนาดใหญ่ ประกอบด้วย 17 บริษัท ดังนี้

| | | |
|------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| กรุงเทพประกันภัย | กรุงไทยพานิชประกันภัย | ไทยศรีชูริคประกันภัย |
| นาวิกประกันภัย | นำสินประกันภัย | นิวแฮมพ์เชอร์อินชัวร์รันส์ |
| ประกันคุ้มภัย | मितซูย สุมิโตโม อินชัวร์รันส์ | เมืองไทยประกันภัย |
| ลิเบอร์ตีประกันภัย | วิริยะประกันภัย | ศรีอยุธยาประกันภัย |
| สัมพันธ์ประกันภัย | สามัคคีประกันภัย | สินมั่นคงประกันภัย |
| อวิว่า ประกันภัย (ไทย) | แอลเอ็มจี ประกันภัย | |

กลุ่มที่ 1.2 : บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ขนาดกลาง ประกอบด้วย 10 บริษัท ดังนี้

| | | |
|----------------------|--------------------------|-------------------------|
| ไทยเศรษฐกิจประกันภัย | ไทยสมุทรประกันภัย | ธนาชาติประกันภัย |
| ประกันภัยไทยวิวัฒน์ | พาณิชย์การประกันภัย | มิตรแท้ประกันภัย |
| สินทรัพย์ประกันภัย | อลิอันซ์ ซี.พี.ประกันภัย | อากเนย์ประกันภัย (2000) |
| แอกซ่าประกันภัย | | |

กลุ่มที่ 1.3 : บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ขนาดเล็ก ประกอบด้วย 27 บริษัท ดังนี้

| | | |
|--------------------|--------------------------|--------------------------|
| กมลสุโกศลประกันภัย | กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยฯ | คิวบีอี ประกันภัย |
| คุ้มเกล้าประกันภัย | คูเนี่ย ประกันภัย | เจ้าพระยาประกันภัย |
| ไทยประกันภัย | ไทยพัฒนาประกันภัย | ไทยพาณิชย์ประกันภัย |
| ธนวัฒน์ประกันภัย | ธนสินประกันภัย | นิวอินเดียนแอสชัวร์รันส์ |
| บางกอกสหประกันภัย | บีที ประกันภัย | พระนครธนบุรีประกันภัย |
| พุทธธรรมประกันภัย | ไพบูลย์ประกันภัย | ไพศาลประกันภัย |
| วิธสินประกันภัย | สงเสริมประกันภัย | สหมงคลประกันภัย |
| สหพัฒนาประกันภัย | อินทรประกันภัย | เอเชียสากลประกันภัย |
| เอราวัณประกันภัย | แอ็ดวานซ์ อินชัวร์รันส์ | โอสภสภาประกันภัย |

กลุ่มที่ 2 : บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ (17 บริษัท)

กลุ่มที่ 2.1 : บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ขนาดใหญ่ ประกอบด้วย 4 บริษัท ดังนี้

| | |
|----------------|-------------------|
| ทิพย์ประกันภัย | เทเวศประกันภัย |
| ภัทรประกันภัย | ประกันภัยศรีเมือง |

กลุ่มที่ 2.2 : บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ขนาดกลาง ประกอบด้วย 1 บริษัท ดังนี้

โรยัลแอนด์ซันอัลลายแอนซ์

กลุ่มที่ 2.3 : บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ขนาดเล็ก ประกอบด้วย 12 บริษัท ดังนี้

| | | |
|---------------------|-------------------------|---------------------|
| คอมไบด์ อินชัวร์นส์ | เจริญประกันภัย | เจนเนอราลีประกันภัย |
| ซันบ์ประกันภัย | ไชน่าอินชัวร์นส์ (ไทย) | ไทยเจริญประกันภัย |
| ประกันภัยสากล | สมโพธิ์ เจแปน ประกันภัย | สยามชีวิตประกันภัย |
| สหนิรภัยประกันภัย | เอ.ไอ.เอ. | เอช อินชัวร์นซ์ |

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่จะใช้ในการรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบบันทึก ซึ่งผู้วิจัยได้สร้างขึ้นเพื่อรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ เกี่ยวกับรายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย ซึ่งเป็นข้อมูลที่ปรากฏในรายการของกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ในช่วง พ.ศ. 2540 – 2547 และสถิติจากเว็บไซต์ของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยแบ่งเป็น 2 ช่วง

ช่วงที่ 1 (เดือนพฤศจิกายน 2550 – เดือนมกราคม 2551) ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลเบื้องต้น เกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรับตรงของการประกันภัยรถยนต์ เบี้ยประกันภัยรับตรงทั้งสิ้น และปัจจัยการดำเนินงาน 3 ปัจจัย ที่มีผลต่อการเติบโตของธุรกิจประกันวินาศภัย เพื่อใช้ในการแบ่งกลุ่มประชากรตามขนาดและลักษณะการดำเนินงาน

ช่วงที่ 2 (เดือนมีนาคม 2551 – เดือนสิงหาคม 2551) ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินและสินทรัพย์ลงทุนประเภทต่างๆ จากงบการเงิน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและสัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัย

การจัดกระทำข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

1. การจัดกระทำข้อมูล

ในช่วงที่ 1 จัดกระทำข้อมูลโดยนำข้อมูลเบี้ยประกันภัยรับตรงของการประกันภัยรถยนต์ เบี้ยประกันภัยรับตรงทั้งสิ้น และปัจจัยการดำเนินงาน 3 ปัจจัย มาทำการแบ่งกลุ่มประชากรตามขนาดและลักษณะการดำเนินงาน ซึ่งสามารถแบ่งตามกลุ่มบริษัทได้ 2 กลุ่ม และแบ่งกลุ่มตามขนาดได้ 3 ขนาด จะสามารถแบ่งประชากรทั้งสิ้นออกเป็น 6 กลุ่มย่อย

ในช่วงที่ 2 จัดกระทำข้อมูลโดยนำเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินและสินทรัพย์ลงทุนประเภทต่างๆ จากงบการเงินของบริษัทประกันวินาศภัยแต่ละบริษัทมาจัดระบบ เพื่อประมวลค่าอัตราส่วนทางการเงินประเภทต่างๆ โดยใช้สูตรการคำนวณเพื่อให้ได้อัตราส่วนต่างๆ ตามที่กำหนดไว้

2. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

2.1 การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย

การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย กระทำโดยการบรรยาย พรรณนา โดยมีสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน และเกณฑ์การวิเคราะห์ 4 ด้าน ดังนี้

ด้านที่ 1 : การวิเคราะห์ด้านความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้เอง (Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance)

พิจารณาจากอัตราส่วน 3 อัตรา ดังนี้ โดย

- 1) อัตราส่วนการรับเสี่ยงภัยต่อเงินกองทุน (Kenney Ratio : KNR)
(ณิชากมล ดันติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$KNR = \frac{NWP}{CF} \times 100$$

KNR หมายถึง อัตราส่วนการรับเสี่ยงภัยต่อเงินกองทุน (Kenney Ratio)

NWP หมายถึง เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Net Written Premium)

CF หมายถึง เงินกองทุน (Capital Fund)

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS * และสำนักงาน คปภ. **)

ถ้า $KNR < 200\%$ แสดงว่า บริษัทประกันวินาศภัยมีการขยายงานน้อยเกินไป

* สมาคมผู้กำกับดูแลธุรกิจประกันภัยนานาชาติ (International Association of Insurance Supervisors: IAIS) เป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลธุรกิจประกันภัยทั่วโลก ให้บริการด้านการประเมินและวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน รวมทั้งจัดลำดับความน่าเชื่อถือของบริษัทประกันภัยและบริษัทประกันภัยต่อนานาชาติ

** สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม การประกอบธุรกิจประกันภัย(สำนักงาน คปภ. ชื่อเดิม กรมการประกันภัย) เป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย ให้บริษัทประกันภัยมีประสิทธิภาพเทียบเท่ามาตรฐานสากล มีการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล

| | | |
|------------------|---------|--|
| KNR = 200 – 300% | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยมีการขยายงานภายใต้ขีดความสามารถทางการเงินของตน |
| KNR > 300% | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยมีการขยายงานมากเกินไป |

2) อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง (Retention Ratio : RTR) (ณิชากมล ตันติวิณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$RTR = \frac{NWP}{DP} \times 100$$

| | | |
|-----|---------|---|
| RTR | หมายถึง | อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง (Retention Ratio) |
| NWP | หมายถึง | เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Net Written Premium) |
| DP | หมายถึง | เบี้ยประกันภัยรับโดยตรง (Direct Premium) |

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

| | | |
|---------------|---------|--|
| ถ้า RTR < 50% | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยพึ่งพิงการทำประกันภัยต่อมาก ซึ่งไม่เป็นผลดีต่อบริษัท เนื่องจากการกระจายความเสี่ยงออกไปมาก ย่อมทำให้ผลตอบแทนที่บริษัทควรจะได้ลดน้อยลง |
| RTR > 50% | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยมีการทำประกันภัยต่อ น้อย หากงานที่รับประกันภัยมีความเสี่ยงสูง ก็อาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของบริษัทได้ |

3) อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Change in Net Written Premium : CNWP) (ณิชากมล ตันติวิณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$CNWP = \frac{NWP_t - NWP_{t-1}}{NWP_{t-1}} \times 100$$

| | | |
|-------------|---------|--|
| CNWP | หมายถึง | อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Change in Net Written Premium) |
| NWP_t | หมายถึง | เบี้ยประกันภัยรับสุทธิตั้งปัจจุบัน |
| NWP_{t-1} | หมายถึง | เบี้ยประกันภัยรับสุทธิปีก่อน |

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

| | | |
|----------------------|---------|--|
| ถ้า $CNWP < -33\%$ | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยมีความผันผวนของนโยบายในการขยายงาน |
| $CNWP = -33 - +33\%$ | แสดงว่า | แนวโน้มการขยายงานของบริษัทประกันวินาศภัยมีความสม่ำเสมอ |
| $CNWP > +33\%$ | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยมีความผันผวนของนโยบายในการขยายงาน |

ด้านที่ 2: การวิเคราะห์ด้านความสามารถในการทำกำไรและการประกอบธุรกิจ (Profitability & Activity)

พิจารณาจากอัตราส่วน 13 อัตรา ซึ่งแบ่งเป็น 2 ส่วนหลักๆ คืออัตราส่วนเกี่ยวกับความสามารถในการทำกำไร ได้แก่ อัตราส่วนที่ 1 – 7 และอัตราส่วนเกี่ยวกับความสามารถในการประกอบธุรกิจ ได้แก่ อัตราส่วนที่ 8 – 13 เนื่องจาก อัตราส่วนต่างๆ มีความสอดคล้อง เชื่อมโยงกัน และเพื่อให้การวิเคราะห์มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น จึงพิจารณาจากอัตราส่วน 13 อัตรา ดังนี้ โดย

- 1) อัตราส่วนกำไรสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Profit on Net Earning Premium : RONEP) (นิชากมล ตันติวณิชชา-นนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$RONEP = \frac{NPF}{NEP} \times 100$$

$RONEP$ หมายถึง อัตราส่วนกำไรสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Profit on Net Earning Premium)

NPF หมายถึง กำไรสุทธิ (Net Profit)

NEP หมายถึง เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Earned Premium)

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

| | | |
|----------------------------------|---------|--|
| ถ้า $RONEP > \bar{X}$ อุตสาหกรรม | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยนั้นๆ มีประสิทธิภาพในการทำกำไรดีกว่าบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน |
|----------------------------------|---------|--|

$$\bar{X} \text{ อุตสาหกรรม} = 21.39\%$$

2) อัตราผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น (Return on Equity : ROE) (ณิชากมล ตันติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$ROE = \frac{NPF}{CF} \times 100$$

ROE หมายถึง อัตราผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

NPF หมายถึง กำไรสุทธิ (Net Profit)

CF หมายถึง เงินกองทุน (Capital Fund)

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

ถ้า $ROE > \bar{X}$ อุตสาหกรรม แสดงว่า ผู้ถือหุ้น ของบริษัทประกันวินาศภัย นั้นๆ ได้รับผลตอบแทนสูงกว่าบริษัท อื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน ซึ่ง ผลตอบแทนดังกล่าวอาจสะท้อนในรูปแบบ ของราคาหุ้นที่เพิ่มขึ้น หรือการได้รับ ผลตอบแทนในรูปแบบของเงินปันผล

$$\bar{X} \text{ อุตสาหกรรม} = 8.25\%$$

3) อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Asset : ROA) (ณิชากมล ตันติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$ROA = \frac{NPF}{TA} \times 100$$

ROA หมายถึง อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Asset)

NPF หมายถึง กำไรสุทธิ (Net Profit)

TA หมายถึง สินทรัพย์รวม (Total Asset)

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

ถ้า $ROA > \bar{X}$ อุตสาหกรรม แสดงว่า บริษัทประกันวินาศภัยมีความสามารถ ในการทำกำไรจากการใช้สินทรัพย์ได้ ดีกว่าบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรม เดียวกัน

$$\bar{X} \text{ อุตสาหกรรม} = 2.82\%$$

- 4) อัตราส่วนกำไรจากการรับประกันภัยต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Underwriting Profit on Net Earned Premium : NUP) (ณิชากมล ตันติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$NUP = \frac{EP - LI - CB - OE}{NEP} \times 100$$

| | | |
|------------|---------|---|
| <i>NUP</i> | หมายถึง | อัตราส่วนกำไรจากการรับประกันภัยต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Underwriting Profit on Net Earned Premium) |
| <i>EP</i> | หมายถึง | เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้ (Earned Premium) |
| <i>LI</i> | หมายถึง | ค่าสินไหมทดแทน (Loss Incurred) |
| <i>CB</i> | หมายถึง | ค่าจ้างและค่าบำเหน็จ (Commission & Brokerage) |
| <i>OE</i> | หมายถึง | ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (Operating Expenses) |
| <i>NEP</i> | หมายถึง | เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Earned Premium) |

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

ถ้า $NUP > \bar{X}$ อุตสาหกรรม แสดงว่า ผลประกอบการจากการรับประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัยที่มีประสิทธิภาพ มีความสามารถในการประกอบธุรกิจ และมีการพิจารณารับประกันภัยที่ดีกว่าบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน

$$\bar{X} \text{ อุตสาหกรรม} = 8.61\%$$

- 5) อัตราส่วนกำไรจากการรับประกันภัย (Underwriting Profit Margin : UPM) (ณิชากมล ตันติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$UPM = 100\% - \text{Combined Ratio}$$

| | | |
|-----------------------|---------|---|
| <i>UPM</i> | หมายถึง | อัตราส่วนกำไรจากการรับประกันภัย (Underwriting Profit Margin) |
| <i>Combined Ratio</i> | หมายถึง | อัตราส่วนรวมระหว่างค่าสินไหมทดแทน ค่าจ้างและค่าบำเหน็จ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (อัตราส่วนที่ 9 ในด้านที่ 2) |

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

ถ้า $UPM > \bar{X}$ อุตสาหกรรม แสดงว่า บริษัทประกันวินาศภัยมีส่วนต่างกำไรจากการรับประกันภัยมากกว่าบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน และยังหมายถึงความสามารถในการบริหารงานของบริษัทที่มีประสิทธิภาพมากกว่าบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน

$$\bar{X} \text{ อุตสาหกรรม} = -2.18\%$$

6) อัตราส่วนผลตอบแทนจากการลงทุน (Return on Investment : ROI) (ณิชากมล ดันติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$ROI = \frac{NII}{AIA} \times 100$$

ROI หมายถึง อัตราส่วนผลตอบแทนจากการลงทุน (Return on Investment)

NII หมายถึง รายได้จากการลงทุนสุทธิ (Net Investment Income)

AIA หมายถึง สินทรัพย์ลงทุนเฉลี่ย (Average Investment Assets)

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

ถ้า $ROI > \bar{X}$ อุตสาหกรรม แสดงว่า บริษัทประกันวินาศภัยมีความสามารถในการลงทุนสูงกว่าบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน

$$\bar{X} \text{ อุตสาหกรรม} = 6.14\%$$

7) อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Net Investment Profit on Net Written Premium : IP) (ณิชากมล ดันติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$IP = \frac{NIP}{NWP} \times 100$$

IP หมายถึง อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Net Investment Profit on Net Written Premium)

| | | |
|------------|---------|--|
| <i>NIP</i> | หมายถึง | กำไรจากการลงทุนสุทธิ (Net Investment Profit) |
| <i>NWP</i> | หมายถึง | เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Net Written Premium) |

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

ถ้า $IP > \bar{X}$ อุตสาหกรรม แสดงว่า บริษัทประกันวินาศภัยมีความสามารถ
ในการทำกำไรจากการลงทุนสูงกว่า
บริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน

$$\bar{X} \text{ อุตสาหกรรม} = 21.82\%$$

8) อัตราส่วนเปลี่ยนแปลงของเงินกองทุน (Change in Capital fund : CCF) (ธนิชกมล ตันติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$CCF = \frac{CF_t - CF_{t-1}}{CF_{t-1}} \times 100$$

CCF หมายถึง อัตราส่วนเปลี่ยนแปลงของเงินกองทุน (Change in Capital fund)

CF_t หมายถึง เงินกองทุนปีปัจจุบัน

CF_{t-1} หมายถึง เงินกองทุนปีก่อน

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

| | | |
|---------------------|---------|---|
| ถ้า $CCF < -10\%$ | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยมีเงินกองทุนลดมากเกินไป ซึ่งหมายถึงการถอนทุน |
| $CCF = -10 - +50\%$ | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยมีฐานะการเงินที่ดีขึ้น |
| $CCF > +50\%$ | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยมีเงินกองทุนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งอาจเป็นผลจากการขยายงานที่มากขึ้น |

9) อัตราส่วนรวมค่าสินไหมทดแทน ค่าจ้างและค่าบำเหน็จ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน(Combined Ratio) (ธนิชกมล ตันติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$\text{Combined Ratio} = LR + ER$$

Combined Ratio หมายถึง อัตราส่วนรวมค่าสินไหมทดแทน ค่าจ้างและค่าบำเหน็จ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (Combined Ratio)

LR หมายถึง อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio)

ER หมายถึง อัตราส่วนค่าใช้จ่าย (Expenses Ratio)

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

| | | | |
|-----|----------------------------|---------|---|
| ถ้า | Combined Ratio < 90% | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยไม่มีกำไรจากการประกอบธุรกิจ |
| | Combined Ratio = 90 – 100% | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยยังคงมีกำไรจากการประกอบธุรกิจ |
| | Combined Ratio > 100% | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยมีกำไรสูงจากการประกอบธุรกิจ |

10) อัตราส่วนค่าสินไหมที่เกิดขึ้นสุทธิทั้งหมดต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Loss Ratio on Earning Premium : LROEP) (นิชากมล ตันติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$LROEP = \frac{NLI}{NEP} \times 100$$

LROEP หมายถึง อัตราส่วนค่าสินไหมที่เกิดขึ้นสุทธิทั้งหมดต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Loss Ratio on Earning Premium)

NLI หมายถึง ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นสุทธิ (Net Loss Incurred)

NEP หมายถึง เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Earned Premium)

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

| | | | |
|-----|-------------|---------|---|
| ถ้า | LROEP < 60% | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยมีผลการดำเนินงานด้านการพิจารณารับประกันภัยที่มีประสิทธิภาพและความสามารถในการควบคุมความเสี่ยงภัย |
| | LROEP > 60% | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยมีผลการดำเนินงานด้านการพิจารณารับประกันภัยที่ไม่ดี |

11) อัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัย (Underwriting Expenses Ratio : UER) (นิชากมล ตันติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$UER = \frac{UE}{NWP} \times 100$$

UEP หมายถึง อัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัย (Underwriting Expenses Ratio)

| | | |
|------------|---------|---|
| <i>UE</i> | หมายถึง | ค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัย (Underwriting Expenses) |
| <i>NWP</i> | หมายถึง | เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Net Written Premium) |

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

| | | | |
|-----|--------------|---------|---|
| ถ้า | $UER < 40\%$ | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยมีการบริหารต้นทุนในการรับประกันภัยที่ดี มีประสิทธิภาพ |
| | $UER > 40\%$ | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยมีการบริหารต้นทุนในการรับประกันภัยที่ไม่ดี |

12) อัตราส่วนค่าจ้างและค่าบำเหน็จสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Commission & Brokerage Ratio on Net Earned Premium : CBR) (ณิชากมล ตันติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$CBR = \frac{NCB}{NEP} \times 100$$

| | | |
|------------|---------|---|
| <i>CBR</i> | หมายถึง | อัตราส่วนค่าจ้างและค่าบำเหน็จสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Commission & Brokerage Ratio on Net Earned Premium) |
| <i>NCB</i> | หมายถึง | ค่าจ้างและค่าบำเหน็จสุทธิ (Net Commission & Brokerage) |
| <i>NEP</i> | หมายถึง | เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Earned Premium) |

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

| | | | |
|-----|-----------------|---------|---|
| ถ้า | $CBR < 0\% (-)$ | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยไม่ได้ทำหน้าที่ในการพิจารณารับประกันภัยมากนัก หรือบริษัทรับประกันภัยงานที่มีความเสี่ยงสูง (บริษัทประกันวินาศภัยวินาศภัยได้เอาประกันภัยต่อเป็นจำนวนมาก ทำให้มีค่าบำเหน็จรับจากการเอาประกันภัยต่อมากกว่าค่าบำเหน็จจ่ายจากการรับประกันภัย) |
| | $CBR > 0\% (+)$ | แสดงว่า | หากภัยที่พิจารณารับประกันภัยมีขนาดทุนประกันภัยไม่สูง บริษัทประกันวินาศภัยจะเก็บความเสี่ยงภัยไว้มาก |

13) อัตราค่าใช้จ่ายดำเนินงานต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ
(Operating Expenses Ratio on Net Earned Premium : OER)
(นิชากมล ตันติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$OER = \frac{OE}{NEP} \times 100$$

OER หมายถึง อัตราค่าใช้จ่ายดำเนินงานต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Operating Expenses Ratio on Net Earned Premium)

OE หมายถึง ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (Operating Expenses)

NEP หมายถึง เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Earned Premium)

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

ถ้า $OER < 40\%$ แสดงว่า บริษัทประกันวินาศภัยมีการจัดการและควบคุมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ดี

$OER > 40\%$ แสดงว่า บริษัทประกันวินาศภัยขาดประสิทธิภาพในการควบคุมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

หมายเหตุ: ใช้พิจารณาพร้อมกับอัตราส่วนกำไรจากการรับประกันภัย

ด้านที่ 3 : การวิเคราะห์ด้านสภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม

พิจารณาจากอัตราส่วน 2 อัตรา ดังนี้ โดย

1) อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio : LQR) (นิชากมล ตันติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$LQR = \frac{LA}{UPRI - LR \& UL} \times 100$$

LQR หมายถึง อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)

LA หมายถึง สินทรัพย์สภาพคล่อง (Liquidity Assets)

UPRI หมายถึง เงินสำรองเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ (Unearned Premiums Reserve)

LR & UL หมายถึง สำรองค่าสินไหมทดแทนและค่าสินไหมค้างจ่าย (Losses Reserves and Unpaid Losses)

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

| | | | |
|-----|------------|---------|---|
| ถ้า | LQR < 100% | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยขาดสภาพคล่องขาดความสามารถในการชำระหนี้ |
| | LQR > 100% | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยมีสภาพคล่องที่ดีสามารถชำระหนี้ได้อย่างรวดเร็ว |

2) อัตราส่วนหนี้สินหมุนเวียนต่อสินทรัพย์สภาพคล่อง (Current Liability on Liquidity Assets : CLOLA) (ธนิชากรมล ต้นติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$CLOLA = \frac{CL}{LA} \times 100$$

CLOLA หมายถึง อัตราส่วนหนี้สินหมุนเวียนต่อสินทรัพย์สภาพคล่อง (Current Liability on Liquidity Assets)

CL หมายถึง หนี้สินหมุนเวียน (Current Liability)

LA หมายถึง สินทรัพย์สภาพคล่อง (Liquidity Assets)

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

| | | | |
|-----|--------------|---------|---|
| ถ้า | CLOLA < 105% | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยมีความสามารถในการชำระหนี้สินหมุนเวียนที่ดี |
| | CLOLA > 105% | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยมีความสามารถในการชำระหนี้สินหมุนเวียนที่ไม่ดี |

ด้านที่ 4 : การวิเคราะห์ด้านเงินสำรองต่าง ๆ (Reserve)

พิจารณาจากอัตราส่วน 5 อัตรา ดังนี้ โดย

1) เงินสำรองเชิงเทคนิค (Technical Reserved : TRS) (ธนิชากรมล ต้นติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$TRS = UPRI + LRS + DRS$$

TRS หมายถึง เงินสำรองเชิงเทคนิค (Technical Reserved)

UPRI หมายถึง เงินสำรองเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ (Unearned Premiums Reserve)

LRS หมายถึง เงินสำรองค่าสินไหมทดแทน (Losses Reserves)

DRS หมายถึง เงินสำรองสำหรับมหันตภัย (Disaster Reserves)

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

ถ้า $TRS > \bar{X}$ อุตสาหกรรม แสดงว่า บริษัทประกันวินาศภัยมีเงินสำรองค่าสินไหมทดแทน และเงินสำรองสำหรับมหันตภัยมากกว่าบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน

$$\bar{X} \text{ อุตสาหกรรม} = 403,854 \text{ พันบาท}$$

2) อัตราส่วนเงินสำรองเชิงเทคนิคต่อสินทรัพย์สภาพคล่อง (Technical Reserved on Liquidity Assets : TROLA) (นิชาคมล ตันติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$TROLA = \frac{TRS}{LA} \times 100$$

TROLA หมายถึง อัตราส่วนเงินสำรองเชิงเทคนิคต่อสินทรัพย์สภาพคล่อง (Technical Reserved on Liquidity Assets)

TRS หมายถึง เงินสำรองเชิงเทคนิค (Technical Reserved)

LA หมายถึง สินทรัพย์สภาพคล่อง (Liquidity Assets)

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

ถ้า $TROLA < 100\%$ แสดงว่า บริษัทประกันวินาศภัยมีสภาพคล่องในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนดี สามารถจ่ายชำระหนี้ที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว

$TROLA > 100\%$ แสดงว่า บริษัทประกันวินาศภัยมีสภาพคล่องในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่ดี

3) อัตราส่วนเงินสำรองเชิงเทคนิคต่อเงินกองทุน (Technical Reserved on Capital Fund : TROCF) (นิชาคมล ตันติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$TROCF = \frac{TRS}{CF} \times 100$$

TROCF หมายถึง อัตราส่วนเงินสำรองเชิงเทคนิคต่อเงินกองทุน (Technical Reserved on Capital Fund)

TRS หมายถึง เงินสำรองเชิงเทคนิค (Technical Reserved)

CF หมายถึง เงินกองทุน (Capital Fund)

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

| | | | |
|-----|-----------------|---------|---|
| ถ้า | $TROCF < 100\%$ | แสดงว่า | หนี้สินที่บริษัทประกันวินาศภัยมีต่อผู้เอาประกันภัยจะได้รับความคุ้มครองจากส่วนของผู้ถือหุ้นเต็มจำนวน |
| | $TROCF > 100\%$ | แสดงว่า | ส่วนของผู้ถือหุ้นไม่เพียงพอสำหรับจ่ายชำระหนี้สินที่บริษัทประกันวินาศภัยมีต่อผู้เอาประกันภัย |

4) อัตราส่วนผลรวมของเงินสำรองเชิงเทคนิคและเงินกองทุนต่อเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Technical Reserved and Capital Fund on Net Written Premium : TR&CF) (นิชากมล ตันติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$TR \& CF = \frac{TRS + CF}{NWP} \times 100$$

$TR \& CF$ หมายถึง อัตราส่วนผลรวมของเงินสำรองเชิงเทคนิคและเงินกองทุนต่อเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Technical Reserved and Capital Fund on Net Written Premium)

TRS หมายถึง เงินสำรองเชิงเทคนิค (Technical Reserved)

CF หมายถึง เงินกองทุน (Capital Fund)

NWP หมายถึง เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Net Written Premium)

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

| | | | |
|-----|------------------|---------|---|
| ถ้า | $TR\&CF < 150\%$ | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยไม่ได้จัดสรรเงินสำรองเชิงเทคนิค และมีเงินกองทุนให้เพียงพอกับความเสียหายที่อาจเกิดความเสียหายรายใหญ่ขึ้น |
| | $TR\&CF > 150\%$ | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยได้จัดสรรเงินสำรองเชิงเทคนิค และมีเงินกองทุนเพียงพอกับความเสียหายอยู่ตลอดเวลา สำหรับกรณีที่เกิดความเสียหายรายใหญ่ |

5) อัตราส่วนผลรวมของเงินสำรองค่าสินไหมและค่าสินไหมทดแทน
ค้างจ่ายต่อเงินกองทุน (**Losses Reserves and Unpaid Losses on
Capital Fund : LRUL**) (นิชาคมล ตันติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$LRUL = \frac{LR \& UL}{CF} \times 100$$

LRUL หมายถึง อัตราส่วนผลรวมของเงินสำรองค่าสินไหมและค่า
สินไหมทดแทนค้างจ่ายต่อเงินกองทุน (**Losses
Reserves and Unpaid Losses on Capital Fund**)

LR & UL หมายถึง สำรองค่าสินไหมทดแทนและค่าสินไหมค้างจ่าย
(**Losses Reserves and Unpaid Losses**)

CF หมายถึง เงินกองทุน (**Capital Fund**)

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

ถ้า $LRUL < 250\%$ แสดงว่า บริษัทประกันวินาศภัยมีความสามารถในการชำระค่าสินไหมได้มาก

$LRUL > 250\%$ แสดงว่า บริษัทประกันวินาศภัยมีความสามารถในการชำระค่าสินไหมได้น้อย

2.2 การวิเคราะห์สัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย

การวิเคราะห์สัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย กระทำโดย
การบรรยาย พรรณนา โดยมีสูตรและเกณฑ์การวิเคราะห์ ดังนี้

1) อัตราส่วนสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวม (**Investment Assets
on Total Assets : IAOTA**) (นิชาคมล ตันติวณิชชานนท์, 2548: 7-
53)

สูตรการคำนวณ

$$IAOTA = \frac{IA}{TA} \times 100$$

IAOTA หมายถึง อัตราส่วนสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวม
(**Investment Assets on Total Assets**)

IA หมายถึง สินทรัพย์ลงทุน (**Investment Asset**)

TA หมายถึง สินทรัพย์รวม (**Total Asset**)

เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

| | | | |
|-----|-------------|---------|--|
| ถ้า | LAOTA < 70% | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยไม่มีความสามารถในการแสวงหาสินทรัพย์ลงทุน |
| | LAOTA > 70% | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยมีความสามารถในการแสวงหาสินทรัพย์ลงทุนที่ดี |

2) สัดส่วนการลงทุน (Investment Proportion : IVP) (นิชากมล ตันติวณิชชานนท์, 2548: 7-53)

สูตรการคำนวณ

$$IVP_x = \frac{IA_x}{TIA} \times 100$$

| | | |
|---------|---------|---|
| IVP_x | หมายถึง | สัดส่วนการลงทุน (Investment Proportion) |
| IA_x | หมายถึง | สินทรัพย์ลงทุนประเภทหนึ่งๆ (Investment Asset) |
| TIA | หมายถึง | สินทรัพย์ลงทุนทั้งสิ้น (Total Investment Asset) |

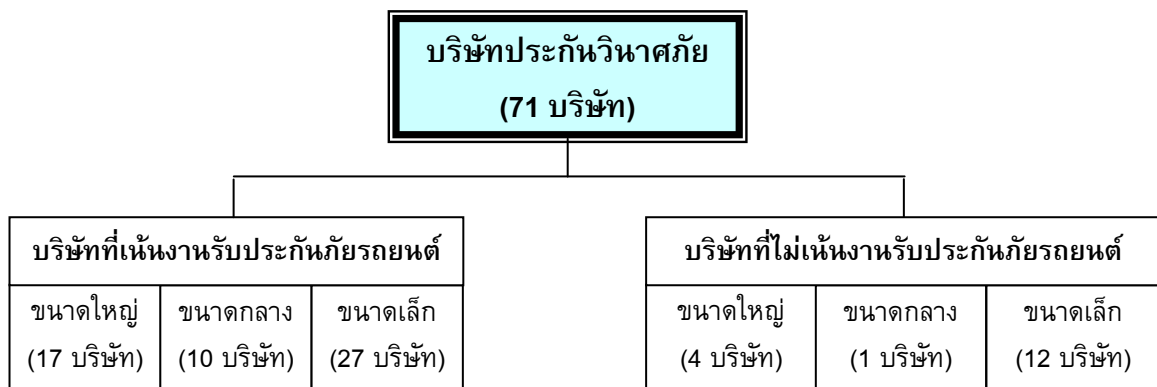
เกณฑ์การวิเคราะห์ (IAIS และสำนักงาน คปภ.)

| | | | |
|-----|---|---------|---|
| ถ้า | $IVP_x < \text{Other Investment Asset}$ | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยมีนโยบายการลงทุนในสินทรัพย์ประเภทหนึ่งๆ สูงกว่าประเภทอื่น |
| | $IVP_x > \bar{X}$ อุตสาหกรรม | แสดงว่า | บริษัทประกันวินาศภัยมีนโยบายการลงทุนในสินทรัพย์ประเภทหนึ่งๆ สูงกว่าบริษัทอื่น |

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แบ่งกลุ่มประชากรเป็น 6 กลุ่มย่อย โดยแบ่งบริษัทประกันวินาศภัย แบ่งตามกลุ่มบริษัทเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มบริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และกลุ่มบริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และแบ่งตามขนาดเป็น 3 ขนาด คือ ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก จากบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย ในช่วง พ.ศ. 2540 – 2547 (ไม่รวมบริษัทประกันสุขภาพ โดยเฉพาะ และบริษัทประกันภัยต่อ) จำนวน 71 บริษัท ดังนี้



โดยผู้วิจัยจะนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1. ฐานะทางการเงินของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย โดยมีการวิเคราะห์ 4 ด้าน
 - ด้านที่ 1 การวิเคราะห์ด้านความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้เอง (Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance) โดยวิเคราะห์จากอัตราส่วนทางการเงิน รวม 3 อัตรา
 - ด้านที่ 2 การวิเคราะห์ด้านความสามารถในการทำกำไรและการประกอบธุรกิจ (Profitability & Activity) โดยวิเคราะห์จากอัตราส่วนทางการเงิน รวม 13 อัตรา
 - ด้านที่ 3 การวิเคราะห์ด้านสภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม โดยวิเคราะห์จากอัตราส่วนทางการเงิน รวม 2 อัตรา
 - ด้านที่ 4 การวิเคราะห์ด้านเงินสำรองต่างๆ (Reserves) โดยวิเคราะห์จากอัตราส่วนทางการเงิน รวม 5 อัตรา
2. สัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย โดยวิเคราะห์จาก 2 อัตรา ดังนี้

- 1) อัตราส่วนสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวม (Investment Assets on Total Assets : IAOTA)
- 2) สัดส่วนการลงทุน (Investment Proportion : IVP)

1. ฐานะทางการเงินของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย

การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย มีเกณฑ์การวิเคราะห์ 4 ด้าน โดยอาศัยเกณฑ์การวิเคราะห์จาก สมาคมผู้กำกับดูแลธุรกิจประกันภัยนานาชาติ (International Association of Insurance Supervisors หรือ IAIS และ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย หรือ คปภ. มีการกำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์ที่เป็นมาตรฐานสากล ดังนั้น การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย โดยอาศัยเกณฑ์การวิเคราะห์ดังกล่าว จะทำให้ทราบถึงประสิทธิภาพจากการดำเนินงานของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย และทราบว่าในแต่ละกลุ่มบริษัทมีฐานะทางการเงินเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานมากน้อยเพียงใด โดยสามารถสรุปตามเกณฑ์การวิเคราะห์ได้ ดังนี้

ด้านที่ 1 : การวิเคราะห์ด้านความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้เอง (Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance)

จากการวิเคราะห์ด้านความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้เอง (Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance) โดยพิจารณาจากอัตราส่วน 3 อัตรา ซึ่งจะทำให้ทราบถึงแนวโน้มการขยายงานของบริษัทประกันวินาศภัยว่ามีความสม่ำเสมอหรือมีความผันผวนของนโยบายการขยายงาน มีการขยายงานภายใต้ขีดความสามารถทางการเงินของบริษัทหรือไม่ มากหรือน้อยเกินไป และมีการพึงพิงการทำประกันภัยต่อมากหรือน้อยเกินไป โดยสามารถสรุปผลได้ดังข้อมูลในตาราง 5

ตาราง 5 ค่าเฉลี่ยความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้เอง (Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance) แยกตามประเภทและขนาดของบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

หน่วย : ร้อยละ

| การวิเคราะห์ | บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | |
|--|---|----------|----------|--|----------|----------|
| | ขนาดใหญ่ | ขนาดกลาง | ขนาดเล็ก | ขนาดใหญ่ | ขนาดกลาง | ขนาดเล็ก |
| 1. อัตราส่วนการรับเสี่ยงภัยต่อเงินกองทุน (Kenney Ratio : KNR) | 226.80 | 225.93 | 167.76 | 47.88 | 138.99 | 60.14 |
| 2. อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง (Retention Ratio : RTR) | 78.77 | 72.80 | 77.06 | 41.49 | 43.59 | 47.59 |

ตาราง 5 (ต่อ)

หน่วย : ร้อยละ

| การวิเคราะห์ | บริษัทประกันวินาศภัยที่ เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | บริษัทประกันวินาศภัยที่ ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | |
|---|---|--------------|--------------|--|--------------|--------------|
| | ขนาด ใหญ่ | ขนาด กลาง | ขนาด เล็ก | ขนาด ใหญ่ | ขนาด กลาง | ขนาด เล็ก |
| 3. อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงของเบี้ย ประกันภัยรับสุทธิ (Change in Net Written Premium : CNWP) | 6.55 | 28.17 | 25.33 | 14.21 | 9.49 | 42.29 |

จากตาราง 5 ผลการวิเคราะห์ในอัตราส่วนต่างๆ ทั้ง 3 อัตรา ได้แก่

- 1) $KNR = (NWP / CF) \times 100$
- 2) $RTR = (NWP / DP) \times 100$
- 3) $CNWP = (NWP_t - NWP_{t-1} / NWP_{t-1}) \times 100$

โดยสามารถอธิบายได้ ดังนี้

- **กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์**

พบว่า ตั้งแต่ปี 2540 – 2547 กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) มีความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้เอง (Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance) ที่ดี ซึ่งแสดงให้เห็นว่า กลุ่มบริษัทดังกล่าวนี้ มีฐานะทางการเงินที่ดีขึ้น โดยพิจารณาจากผลการวิเคราะห์อัตราส่วนการรับเสี่ยงภัยต่อเงินกองทุน (Kenney Ratio : KNR) ของกลุ่มบริษัทดังกล่าว อยู่ระหว่างร้อยละ 200 – 300 แสดงว่า มีการขยายงานภายใต้ขีดความสามารถทางการเงินของตน ประกอบกับผลการวิเคราะห์อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Change in Net Written Premium : CNWP) อยู่ระหว่างร้อยละ -33 ถึงร้อยละ 33 ซึ่งแสดงถึง แนวโน้มการขยายงานที่สม่ำเสมอ ทั้งนี้ ผลการวิเคราะห์อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง (Retention Ratio : RTR) มีค่ามากกว่าร้อยละ 50 ซึ่งหมายถึง กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มีการทำประกันภัยต่อที่น้อย จึงส่งผลให้รายได้จากการรับประกันภัยสุทธิสูงกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่า กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มีฐานะทางการเงินที่ดีขึ้น เนื่องจาก ผลการวิเคราะห์ความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้เอง (Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance) เป็นไปตามเกณฑ์การวิเคราะห์ที่ IAIS และสำนักงาน คปภ. กำหนดไว้

- กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์

พบว่า ตั้งแต่ปี 2540 – 2547 กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) มีความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้เอง (Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance) ที่น้อยกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เห็นการประกันภัยรถยนต์ เนื่องจากผลการวิเคราะห์อัตราส่วนการรับเสี่ยงภัยต่อเงินกองทุน (Kenney Ratio : KNR) ของกลุ่มบริษัทดังกล่าว น้อยกว่าร้อยละ 200 ซึ่งแสดงว่า บริษัทประกันวินาศภัยมีการขยายงานน้อยเกินไป แต่ผลการวิเคราะห์อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Change in Net Written Premium : CNWP) อยู่ระหว่าง ร้อยละ -33 ถึงร้อยละ 33 ซึ่งแสดงถึง แนวโน้มการขยายงานที่สม่ำเสมอ ยกเว้นบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดเล็ก ซึ่งมีผลการวิเคราะห์ของอัตราส่วน CNWP มากกว่าร้อยละ 33 คือร้อยละ 42.29 ซึ่งหมายความว่า บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดเล็ก มีความผันผวนของนโยบายในการขยายงาน ทั้งนี้ ผลการวิเคราะห์อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง (Retention Ratio : RTR) มีค่าน้อยกว่าร้อยละ 50 ซึ่งหมายถึง กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มีการพึงพิงการทำประกันภัยต่อมาก ซึ่งไม่เป็นผลดีต่อบริษัท เนื่องจากการกระจายความเสี่ยงออกไปมาก ย่อมทำให้ผลตอบแทนที่บริษัทควรจะได้ลดน้อยลง

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่า กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มีฐานะทางการเงินที่ดีน้อยกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เห็นการประกันภัยรถยนต์ เนื่องจาก กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์ มีการขยายงานน้อยเกินไป มีความผันผวนของนโยบายการขยายงานสำหรับบริษัทขนาดเล็ก และมีการพึงพิงการทำประกันภัยต่อมาก จึงทำให้ผลตอบแทนที่บริษัทควรจะได้ลดน้อยลงตามความเสี่ยงที่กระจายออกไป

ด้านที่ 2 : การวิเคราะห์ด้านความสามารถในการทำกำไรและการประกอบธุรกิจ (Profitability & Activity)

จากการวิเคราะห์ด้านความสามารถในการทำกำไรและการประกอบธุรกิจ (Profitability & Activity) โดยพิจารณาจากอัตราส่วน 13 อัตรา ซึ่งแบ่งเป็น 2 ส่วนหลักๆ คือ อัตราส่วนเกี่ยวกับความสามารถในการทำกำไร ได้แก่ อัตราส่วนที่ 1 – 7 เพื่อให้ทราบว่าบริษัทมีประสิทธิภาพในการทำกำไร มีกำไรและผลประกอบการจากการรับประกันภัย ผลตอบแทนในรูปของราคาหุ้นและเงินปันผลที่เพิ่มขึ้น มีความสามารถในการทำกำไรจากการใช้สินทรัพย์ มีความสามารถในการทำกำไรจากการลงทุนสูงกว่าบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน

และอัตราส่วนเกี่ยวกับความสามารถในการประกอบธุรกิจ ได้แก่ อัตราส่วนที่ 8 – 13 เพื่อให้ทราบว่าบริษัทมีฐานะการเงินที่ดีขึ้นหรือไม่ มีกำไรจากการประกอบธุรกิจมากน้อยเพียงใด มีความสามารถในการควบคุมความเสี่ยงภัย มีประสิทธิภาพในการบริหารต้นทุนจากการรับประกันภัย

ตาราง 6 ค่าเฉลี่ยความสามารถในการทำกำไรและการประกอบธุรกิจ (Profitability & Activity) แยกตามประเภทและขนาดของบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

หน่วย : ร้อยละ

| การวิเคราะห์ | บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | |
|--|---|----------|----------|--|----------|----------|
| | ขนาดใหญ่ | ขนาดกลาง | ขนาดเล็ก | ขนาดใหญ่ | ขนาดกลาง | ขนาดเล็ก |
| 1. อัตราส่วนกำไรสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Profit on Net Earning Premium : RONEP) | 11.17 | 8.75 | 6.92 | 41.50 | 15.47 | 44.52 |
| 2. อัตราผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น (Return on Equity : ROE) | 5.70 | 2.35 | 0.00 | 12.96 | 20.99 | 7.53 |
| 3. อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Asset : ROA) | 2.29 | -0.30 | -0.51 | 6.81 | 4.80 | 3.81 |
| 4. อัตราส่วนกำไรจากการรับประกันภัยต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Underwriting Profit on Net Earned Premium : NUP) | 9.09 | -7.87 | -11.03 | 42.23 | 13.40 | 5.86 |
| 5. อัตราส่วนกำไรจากการรับประกันภัย (Underwriting Profit Margin : UPM) | 15.67 | -7.75 | -8.94 | 20.34 | 0.65 | -33.06 |
| 6. อัตราส่วนผลตอบแทนจากการลงทุน (Return on Investment : ROI) | 5.87 | 6.17 | 7.16 | 5.47 | 6.27 | 5.92 |
| 7. อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Net Investment Profit on Net Written Premium : IP) | 11.52 | 17.08 | 18.97 | 23.64 | 12.85 | 46.90 |
| 8. อัตราส่วนเปลี่ยนแปลงของเงินกองทุน (Change in Capital fund : CCF) | -7.65 | -6.04 | -6.89 | 4.37 | -4.88 | -0.44 |
| 9. อัตราส่วนรวมค่าสินไหมทดแทนค่าจ้างและค่าบำเหน็จ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (Combined Ratio) | 84.33 | 108.79 | 112.13 | 79.66 | 99.35 | 148.73 |

ตาราง 6 (ต่อ)

หน่วย : ร้อยละ

| การวิเคราะห์ | บริษัทประกันวินาศภัยที่ เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | บริษัทประกันวินาศภัยที่ ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | |
|---|---|--------------|--------------|--|--------------|--------------|
| | ขนาด ใหญ่ | ขนาด กลาง | ขนาด เล็ก | ขนาด ใหญ่ | ขนาด กลาง | ขนาด เล็ก |
| 10. อัตราส่วนค่าสินไหมที่เกิดขึ้นสุทธิ ทั้งหมดต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็น รายได้สุทธิ (Loss Ratio on Earning Premium : LR) | 56.95 | 58.09 | 56.27 | 39.26 | 51.63 | 40.28 |
| 11. อัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการรับ ประกันภัย (Underwriting Expenses Ratio : UER) | 27.22 | 49.39 | 53.92 | 37.16 | 46.66 | 94.26 |
| 12. อัตราส่วนค่าจ้างและค่าบำเหน็จสุทธิ ต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Commission & Brokerage Ratio on Net Earned Premium : CBR) | 7.33 | 3.96 | 4.74 | -16.14 | -12.23 | -20.12 |
| 13. อัตราค่าใช้จ่ายดำเนินงานต่อเบี้ย ประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Operating Expenses Ratio on Net Earned Premium : OER) | 28.02 | 50.70 | 57.47 | 40.39 | 47.72 | 104.87 |

จากตาราง 6 ผลการวิเคราะห์ในอัตราส่วนต่างๆ ทั้ง 13 อัตรา ได้แก่

- 1) $RONEP = (NPF / NEP) \times 100$
- 2) $ROE = (NPF / CF) \times 100$
- 3) $ROA = (NPF / TA) \times 100$
- 4) $NUP = ((EP - LI - CB - OE) / NEP) \times 100$
- 5) $UPM = 100\% - Combined Ratio$
- 6) $ROI = (NII / ALA) \times 100$
- 7) $IP = (NIP / MWP) \times 100$
- 8) $CCF = (CF_t - CF_{t-1} / CF_{t-1}) \times 100$
- 9) $Combined Ratio = LR + ER$
- 10) $LROEP = (NLI / NEP) \times 100$
- 11) $UER = (UE / NWP) \times 100$
- 12) $CBR = (NCB / NEP) \times 100$
- 13) $OER = (OE / NEP) \times 100$

โดยสามารถอธิบายได้ ดังนี้

- กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

พบว่า ตั้งแต่ปี 2540 – 2547 กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) โดยเฉลี่ยมีประสิทธิภาพ มีความสามารถในการทำกำไรและมีผลตอบแทนต่าง ๆ น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม โดยพิจารณาจากผลการวิเคราะห์อัตราส่วน 4 อัตราส่วน ดังนี้

1) ผลการวิเคราะห์อัตราส่วนกำไรสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Profit on Net Earning Premium : RONEP) ของกลุ่มบริษัทดังกล่าว น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม คือร้อยละ 21.39 ซึ่งแสดงว่า กลุ่มบริษัทดังกล่าว มีประสิทธิภาพในการทำกำไรน้อยกว่ากลุ่มบริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

2) ผลการวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น (Return on Equity : ROE) ของกลุ่มบริษัทดังกล่าว น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม คือร้อยละ 8.25 ซึ่งแสดงว่า กลุ่มบริษัทดังกล่าว มีประสิทธิภาพในการทำกำไรน้อยกว่ากลุ่มบริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

3) ผลการวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Asset : ROA) ของกลุ่มบริษัทดังกล่าว น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม คือร้อยละ 2.82 หมายถึง กลุ่มบริษัทดังกล่าว มีความสามารถในการทำกำไรจากการใช้สินทรัพย์ได้น้อยกว่ากลุ่มบริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

4) ผลการวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Net Investment Profit on Net Written Premium : IP) ของกลุ่มบริษัทดังกล่าว น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม คือร้อยละ 21.82 หมายถึง กลุ่มบริษัทดังกล่าว มีความสามารถในการทำกำไรจากการลงทุนน้อยกว่ากลุ่มบริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

สำหรับผลการวิเคราะห์อัตราส่วนกำไรจากการรับประกันภัยต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Underwriting Profit on Net Earned Premium : NUP) ของกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดกลาง และขนาดเล็ก มีผลการวิเคราะห์น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม คือร้อยละ 8.61 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า กลุ่มบริษัทมีผลประกอบการจากการรับประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัยที่มีประสิทธิภาพ มีความสามารถในการประกอบธุรกิจ และมีการพิจารณารับประกันภัยที่น้อยกว่ากลุ่มบริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และผลการวิเคราะห์อัตราส่วนกำไรจากการรับประกันภัย (Underwriting Profit Margin : UPM) ของกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดกลาง และขนาดเล็ก มีผลการวิเคราะห์น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม คือร้อยละ -2.18 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า กลุ่มบริษัทมีความสามารถในการบริหารงานที่มีประสิทธิภาพน้อยกว่ากลุ่มบริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

ยกเว้นบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดใหญ่ ซึ่งมีผลการวิเคราะห์ของอัตราส่วน NUP และ UPM มากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ซึ่งหมายความว่า บริษัท

สำหรับผลการวิเคราะห์อัตราส่วนผลตอบแทนจากการลงทุน (Return on Investment : ROI) ของกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดกลาง และขนาดเล็ก มีผลการวิเคราะห์มากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม คือร้อยละ 6.14 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า บริษัทประกันวินาศภัยในกลุ่มดังกล่าว มีความสามารถในการลงทุนสูงกว่าบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดใหญ่ และกลุ่มบริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) มีผลการวิเคราะห์อัตราส่วนเปลี่ยนแปลงของเงินกองทุน (Change in Capital fund : CCF) อยู่ระหว่าง ร้อยละ -10 ถึงร้อยละ 50 และมีผลการวิเคราะห์อัตราส่วนค่าสินไหมที่เกิดขึ้นสุทธิทั้งหมดต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Loss Ratio on Earning Premium : LROEP) น้อยกว่าร้อยละ 60 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) โดยภาพรวม มีความสามารถในการประกอบธุรกิจ มีผลการดำเนินงานด้านการพิจารณารับประกันภัยที่มีประสิทธิภาพ และมีความสามารถในการควบคุมความเสี่ยงภัย มีฐานะการเงินที่ดีขึ้น

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่า อัตราส่วนเกี่ยวกับความสามารถในการทำกำไร (อัตราส่วนที่ 1 – 7) ในภาพรวม กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด ความสามารถในการทำกำไรน้อยกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ เนื่องจาก กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มักจะมีค่าสินไหมทดแทน ค่าใช้จ่ายในการพิจารณารับประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ค่าจ้างและค่าบำเหน็จที่สูงกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ จึงส่งผลให้ความสามารถในการทำกำไรและผลตอบแทนต่าง ๆ น้อยกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ เช่นกัน ซึ่งสอดคล้องกับการพิจารณาอัตราส่วนเกี่ยวกับความสามารถในการประกอบธุรกิจ (อัตราส่วนที่ 8 – 13) แต่ในภาพรวม กลุ่มบริษัทดังกล่าว ยังคงมีความสามารถในการประกอบธุรกิจ มีผลการดำเนินงานด้านการพิจารณารับประกันภัยที่มีประสิทธิภาพ และมีความสามารถในการควบคุมความเสี่ยงภัย มีฐานะการเงินที่ดี

- กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์

พบว่า ตั้งแต่ปี 2540 – 2547 กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) โดยเฉลี่ยมีประสิทธิภาพ มีความสามารถในการทำกำไรและมีผลตอบแทนต่าง ๆ ที่สูงกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เห็นการประกันภัยรถยนต์ เนื่องจากผลการวิเคราะห์อัตราส่วนต่าง ๆ ใกล้เคียงและมากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม

แต่ผลการวิเคราะห์อัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัย (Underwriting Expenses Ratio : UER) และอัตราค่าใช้จ่ายดำเนินงานต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Operating Expenses Ratio on Net Earned Premium : OER) ของกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดกลาง และขนาดเล็ก มีผลการวิเคราะห์มากกว่าร้อยละ 40 ซึ่งหมายความว่า มีการบริหารต้นทุนในการรับประกันภัยที่ไม่ดี ขาดประสิทธิภาพในการควบคุมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ส่งผลให้ความสามารถในการทำกำไรจากการพิจารณารับประกันภัยและการลงทุนของกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดกลาง และขนาดเล็ก น้อยกว่าขนาดใหญ่ และกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เห็นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) มีผลการวิเคราะห์อัตราส่วนเปลี่ยนแปลงของเงินกองทุน (Change in Capital fund : CCF) อยู่ระหว่าง ร้อยละ -10 ถึงร้อยละ 50 และมีผลการวิเคราะห์อัตราส่วนค่าสินไหมที่เกิดขึ้นสุทธิทั้งหมดต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Loss Ratio on Earning Premium : LROEP) น้อยกว่าร้อยละ 60 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) โดยภาพรวม มีความสามารถในการประกอบธุรกิจ มีผลการดำเนินงานด้านการพิจารณารับประกันภัยที่มีประสิทธิภาพ และมีความสามารถในการควบคุมความเสี่ยงภัย มีฐานะการเงินที่ดีขึ้น เช่นเดียวกับกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เห็นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก)

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่า ในภาพรวม กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด ความสามารถในการทำกำไรมากกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เห็นการประกันภัยรถยนต์ เนื่องจาก มีค่าสินไหมทดแทน ค่าใช้จ่ายในการพิจารณารับประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ค่าจ้างและค่าบำเหน็จที่น้อยกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เห็นการประกันภัยรถยนต์ จึงส่งผลให้ความสามารถในการทำกำไรและมีผลตอบแทนต่าง ๆ สูงกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์เช่นกัน

ด้านที่ 3 : การวิเคราะห์ด้านสภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม

จากการวิเคราะห์ด้านสภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม โดยพิจารณาจากอัตราส่วน 2 อัตรา ซึ่งจะทำให้ทราบถึงสภาพคล่อง ความสามารถในการชำระหนี้ และความสามารถในการชำระหนี้สินหมุนเวียนของบริษัทประกันวินาศภัยว่ามีมากน้อยเพียงใด โดยสามารถสรุปผลได้ดังข้อมูลในตาราง 7

ตาราง 7 ค่าเฉลี่ยสภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม แยกตามประเภท และขนาดของบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

หน่วย : ร้อยละ

| การวิเคราะห์ | บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | |
|---|---|----------|----------|--|----------|----------|
| | ขนาดใหญ่ | ขนาดกลาง | ขนาดเล็ก | ขนาดใหญ่ | ขนาดกลาง | ขนาดเล็ก |
| 1. อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio : LQR) | 74.56 | 98.54 | 121.02 | 270.19 | 143.42 | 305.04 |
| 2. อัตราส่วนหนี้สินหมุนเวียนต่อสินทรัพย์สภาพคล่อง (Current Liability on Liquidity Assets : CLOLA) | 137.71 | 153.13 | 109.95 | 140.21 | 186.22 | 69.26 |

จากตาราง 7 ผลการวิเคราะห์ในอัตราส่วนต่างๆ ทั้ง 2 อัตรา ได้แก่

$$1) LQR = (LA / (UPR - LR \& UL)) \times 100$$

$$2) CLOLA = (CL / LA) \times 100$$

โดยสามารถอธิบายได้ ดังนี้

- กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

พบว่า ตั้งแต่ปี 2540 – 2547 กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) ขาดสภาพคล่อง และขาดความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม ซึ่งแสดงให้เห็นว่า กลุ่มบริษัทดังกล่าวนี้ มีฐานะทางการเงินที่ไม่ดี โดยพิจารณาจากผลการวิเคราะห์อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio : LQR) ของกลุ่มบริษัทดังกล่าว น้อยกว่าร้อยละ 100 แสดงว่า ขาดสภาพคล่อง ไม่มีความสามารถในการชำระหนี้ ประกอบกับผลการวิเคราะห์อัตราส่วนหนี้สินหมุนเวียนต่อสินทรัพย์สภาพคล่อง (Current Liability on Liquidity Assets : CLOLA) มากกว่าร้อยละ 105 ซึ่งแสดงว่า ขาดความสามารถในการชำระหนี้สินหมุนเวียน

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่า กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มีฐานะทางการเงินที่ไม่ดี เนื่องจาก ขาดสภาพคล่อง ไม่มีความสามารถในการชำระหนี้ ขาดความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม และขาดความสามารถในการชำระหนี้สินหมุนเวียน

- กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

พบว่า ตั้งแต่ปี 2540 – 2547 กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) มีสภาพคล่อง และมีความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม ซึ่งแสดงให้เห็นว่า กลุ่มบริษัทดังกล่าวนี้ มีฐานะทางการเงินที่ดีกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ โดยพิจารณาจากผลการวิเคราะห์อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio : LQR) ของกลุ่มบริษัทดังกล่าว มากกว่าร้อยละ 100 แสดงว่า มีสภาพคล่อง มีความสามารถในการชำระหนี้ ประกอบกับผลการวิเคราะห์อัตราส่วนหนี้สินหมุนเวียนต่อสินทรัพย์สภาพคล่อง (Current Liability on Liquidity Assets : CLOLA) น้อยกว่าร้อยละ 105 ซึ่งแสดงว่า มีความสามารถในการชำระหนี้สินหมุนเวียนที่ดี โดยเฉพาะกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดเล็ก

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่า กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มีฐานะทางการเงินที่ดีกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ เนื่องจาก มีสภาพคล่อง มีความสามารถในการชำระหนี้ มีความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม และมีความสามารถในการชำระหนี้สินหมุนเวียนที่ดีกว่า

ด้านที่ 4 : การวิเคราะห์ด้านเงินสำรองต่าง ๆ (Reserve)

จากการวิเคราะห์ด้านเงินสำรองต่าง ๆ (Reserve) โดยพิจารณาจากอัตราส่วน 5 อัตรา ซึ่งจะทำให้ทราบถึงบริษัทประกันวินาศภัยเงินสำรองค่าสินไหมทดแทน เงินสำรองสำหรับมหันตภัย มีสภาพคล่องในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ดีและมากเพียงพอหรือไม่ มีความสามารถจ่ายชำระหนี้ที่อาจเกิดขึ้นได้เร็วหรือช้า หนี้สินที่บริษัทประกันวินาศภัยมีต่อผู้เอาประกันภัยจะได้รับความคุ้มครองหรือไม่ มีการจัดสรรเงินสำรองเชิงเทคนิค และมีเงินกองทุนเพียงพอกับความเสียหายไว้เพียงพอหรือไม่ สำหรับกรณีที่เกิดความเสียหายรายใหญ่ โดยสามารถสรุปผลได้ดังข้อมูลในตาราง 8

ตาราง 8 ค่าเฉลี่ยเงินสำรองต่างๆ (Reserve) แยกตามประเภทและขนาดของบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

หน่วย : ร้อยละ

| การวิเคราะห์ | บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | |
|--|---|----------|----------|--|----------|----------|
| | ขนาดใหญ่ | ขนาดกลาง | ขนาดเล็ก | ขนาดใหญ่ | ขนาดกลาง | ขนาดเล็ก |
| 1. เงินสำรองเชิงเทคนิค (Technical Reserved : TRS) * | 1,187,460 | 312,084 | 125,161 | 529,754 | 214,905 | 53,757 |
| 2. อัตราส่วนเงินสำรองเชิงเทคนิคต่อสินทรัพย์สภาพคล่อง (Technical Reserved on Liquidity Assets : TROLA) | 222.95 | 188.30 | 133.29 | 89.37 | 82.74 | 33.17 |
| 3. อัตราส่วนเงินสำรองเชิงเทคนิคต่อเงินกองทุน (Technical Reserved on Capital Fund : TROCF) | 188.03 | 161.50 | 120.70 | 33.05 | 112.53 | 36.86 |
| 4. อัตราส่วนผลรวมของเงินสำรองเชิงเทคนิคและเงินกองทุนต่อเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Technical Reserved and Capital Fund on Net Written Premium : TR&CF) | 175.99 | 172.78 | 222.39 | 386.26 | 153.66 | 333.66 |
| 5. อัตราส่วนผลรวมของเงินสำรองค่าสินไหมและค่าสินไหมทดแทนค้างจ่ายต่อเงินกองทุน (Losses Reserves and Unpaid Losses on Capital Fund : LRUL) | 97.98 | 75.25 | 52.33 | 13.59 | 34.65 | 14.34 |

จากตาราง 8 ผลการวิเคราะห์ในอัตราส่วนต่างๆ ทั้ง 5 อัตรา ได้แก่

- 1) $TRS = UPRI + LRS + DRS$
- 2) $TROLA = (TRS / LA) \times 100$
- 3) $TROCF = (TRS / CF) \times 100$
- 4) $TR \& CF = ((TRS + CF) / NWP) \times 100$
- 5) $LRUL = (LR \& UL / CF) \times 100$

* หน่วย : พันบาท

โดยสามารถอธิบายได้ ดังนี้

- กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

พบว่า ตั้งแต่ปี 2540 – 2547 กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดใหญ่ มีเงินสำรองเชิงเทคนิค มีเงินสำรองค่าสินไหมทดแทน และเงินสำรองสำหรับมหันตภัยมากกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดกลางและขนาดเล็ก เนื่องจากผลการวิเคราะห์มากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม

และกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) มีการจัดสรรเงินสำรองต่างๆ ไว้เพียงพอ โดยพิจารณาจากผลการวิเคราะห์อัตราส่วนผลรวมของเงินสำรองเชิงเทคนิคและเงินกองทุนต่อเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Technical Reserved and Capital Fund on Net Written Premium : TR&CF) ของกลุ่มบริษัทดังกล่าว มากกว่าร้อยละ 150 แสดงว่า ได้จัดสรรเงินสำรองเชิงเทคนิค และมีเงินกองทุนเพียงพอกับความเสียหายอยู่ตลอดเวลา สำหรับกรณีที่เกิดความเสียหายรายใหญ่ และผลการวิเคราะห์อัตราส่วนผลรวมของเงินสำรองค่าสินไหมและค่าสินไหมทดแทนค้างจ่ายต่อเงินกองทุน (Losses Reserves and Unpaid Losses on Capital Fund : LRUL) ของกลุ่มบริษัทดังกล่าว น้อยกว่าร้อยละ 250 แสดงว่า มีความสามารถในการชำระค่าสินไหมได้มาก

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่า กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มีฐานะทางการเงินที่ดี เนื่องจาก ได้จัดสรรเงินสำรองเชิงเทคนิค และมีเงินกองทุนเพียงพอกับความเสียหายอยู่ตลอดเวลา สำหรับกรณีที่เกิดความเสียหายรายใหญ่ และมีความสามารถในการชำระค่าสินไหมได้มาก โดยเฉพาะกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดใหญ่ มีเงินสำรองเชิงเทคนิค มีเงินสำรองค่าสินไหมทดแทน และเงินสำรองสำหรับมหันตภัยมากกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ขนาดอื่นๆ

- กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

พบว่า ตั้งแต่ปี 2540 – 2547 กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดใหญ่ มีเงินสำรองเชิงเทคนิค มีเงินสำรองค่าสินไหมทดแทน และเงินสำรองสำหรับมหันตภัยมากกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดกลางและขนาดเล็ก เนื่องจากผลการวิเคราะห์มากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม เช่นเดียวกับกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดใหญ่

สำหรับผลการวิเคราะห์อัตราส่วนผลรวมของเงินสำรองเชิงเทคนิคและเงินกองทุนต่อเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Technical Reserved and Capital Fund on Net Written Premium : TR&CF) และอัตราส่วนผลรวมของเงินสำรองค่าสินไหมและค่าสินไหมทดแทนค้างจ่ายต่อเงินกองทุน (Losses Reserves and Unpaid Losses on Capital Fund : LRUL) ของกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) เป็นไปในทิศทาง

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่า กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มีฐานะทางการเงินที่ดี เช่นเดียวกับกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

2. สัดส่วนการลงทุนของของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย

จากการวิเคราะห์สัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย โดยพิจารณาจากอัตราส่วน 2 อัตรา ซึ่งจะทำให้ทราบถึงมีความสามารถในการแสวงหาสินทรัพย์ลงทุน และสัดส่วนของการลงทุนในสินทรัพย์ลงทุนประเภทต่างๆ ของบริษัทประกันวินาศภัย โดยสามารถสรุปผลได้ดังข้อมูลในตาราง 9 และ 10

ตาราง 9 ค่าเฉลี่ยอัตราส่วนสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวม (Investment Assets on Total Assets) แยกตามประเภทและขนาดของบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ และบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

หน่วย : ร้อยละ

| การวิเคราะห์ | บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | |
|---|---|----------|----------|--|----------|----------|
| | ขนาดใหญ่ | ขนาดกลาง | ขนาดเล็ก | ขนาดใหญ่ | ขนาดกลาง | ขนาดเล็ก |
| 1. อัตราส่วนสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวม (Investment Assets on Total Assets : IAOTA) | 58.15 | 56.24 | 58.92 | 75.67 | 57.10 | 74.92 |

จากตาราง 9 ผลการวิเคราะห์ในอัตราส่วนต่างๆ ทั้ง 1 อัตรา ได้แก่

$$1) IAOTA = (IA / TA) \times 100$$

โดยสามารถอธิบายได้ ดังนี้

- กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

พบว่า ตั้งแต่ปี 2540 – 2547 กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) ไม่มีความสามารถในการแสวงหาสินทรัพย์ลงทุน ผลการวิเคราะห์อัตราส่วนสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวม (Investment Assets on Total Assets : IAOTA) ของกลุ่มบริษัทดังกล่าว น้อยกว่าร้อยละ 70

- กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์

พบว่า ตั้งแต่ปี 2540 – 2547 กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์ที่มีขนาดใหญ่ และขนาดเล็ก มีความสามารถในการแสวงหาสินทรัพย์ลงทุน ผลการวิเคราะห์อัตราส่วนสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวม (Investment Assets on Total Assets : IAOTA) ของกลุ่มบริษัทดังกล่าว มากกว่าร้อยละ 70 เนื่องจาก กลุ่มดังกล่าว มีเงินกองทุนที่ค่อนข้างสูง ประกอบกับมีความถี่ในการจ่ายการสินไหมทดแทนที่น้อยกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เห็นการประกันภัยรถยนต์ จึงสามารถนำเงินกองทุน และเบี้ยประกันภัยไปแสวงหาผลกำไรได้มากกว่า

ตาราง 10 ค่าเฉลี่ยสัดส่วนการลงทุน (Investment Proportion : IVP) แยกตามประเภทและขนาดของบริษัทประกันวินาศภัยที่เห็นการประกันภัยรถยนต์ และบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์

หน่วย : ร้อยละ

| การวิเคราะห์ | บริษัทประกันวินาศภัยที่เห็นการประกันภัยรถยนต์ | | | บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์ | | |
|--|---|----------|----------|--|----------|----------|
| | ขนาดใหญ่ | ขนาดกลาง | ขนาดเล็ก | ขนาดใหญ่ | ขนาดกลาง | ขนาดเล็ก |
| 1. กลุ่มตลาดเงิน | | | | | | |
| 1.1. ประเภทเงินสดและเงินฝากธนาคาร | 30.16 | 26.26 | 20.17 | 28.52 | 37.31 | 40.87 |
| 1.2. ประเภทเงินฝากบริษัทเงินทุนหรือบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ | 8.87 | 6.42 | 7.94 | 14.38 | 0.00 | 0.84 |
| 1.3. ประเภทเงินให้กู้ยืม โดยมีทรัพย์สินทำนองเป็นประกัน | 3.46 | 13.31 | 5.74 | 1.06 | 0.00 | 0.85 |
| 1.4. ประเภทเงินให้กู้ยืม โดยมีบุคคลค้ำประกัน | 0.08 | 0.30 | 0.29 | 0.06 | 0.07 | 0.06 |
| 1.5. ประเภทเงินให้กู้ยืม โดยมีหลักทรัพย์เป็นประกัน | 0.22 | 0.04 | 0.06 | 1.30 | 0.00 | 0.00 |
| 1.6. ประเภทเงินให้กู้ยืม โดยมีธนาคารพาณิชย์ค้ำประกัน | 1.08 | 0.00 | 6.42 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 2. กลุ่มตลาดทุน | | | | | | |
| 2.1. ประเภทหุ้นทุน | 11.57 | 7.27 | 12.51 | 8.05 | 1.96 | 7.94 |
| 2.2. ประเภทหน่วยลงทุน | 10.70 | 6.42 | 4.46 | 6.44 | 0.56 | 3.46 |
| 2.3. ประเภทหลักทรัพย์วางไว้กับนายทะเบียน | 1.67 | 2.83 | 6.74 | 0.50 | 2.84 | 4.21 |

ตาราง 10 (ต่อ)

หน่วย : ร้อยละ

| การวิเคราะห์ | บริษัทประกันวินาศภัยที่ เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | บริษัทประกันวินาศภัยที่ ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | |
|--|---|--------------|--------------|--|--------------|--------------|
| | ขนาด ใหญ่ | ขนาด กลาง | ขนาด เล็ก | ขนาด ใหญ่ | ขนาด กลาง | ขนาด เล็ก |
| 2.4. ประเภทใบสำคัญแสดงสิทธิการ ซื้อหุ้นสามัญ,หุ้นกู้,หน่วยลงทุน | 0.20 | 0.22 | 1.04 | 0.26 | 0.05 | 0.25 |
| 2.5. ประเภทเงินลงทุนให้เข้าซื้อรถ | 1.04 | 0.28 | 6.01 | 0.00 | 0.00 | 0.70 |
| 2.6. ประเภทเงินลงทุนให้เข้า ทรัพย์สินแบบบิลิสซิ่ง | 0.05 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 3. กลุ่มตลาดตราสารหนี้ | | | | | | |
| 3.1. ประเภทตัวสัญญาใช้เงิน- ตัวแลกเงิน | 11.66 | 11.81 | 10.16 | 15.14 | 5.69 | 10.60 |
| 3.2. ประเภทพันธบัตร | 8.83 | 9.42 | 6.57 | 7.54 | 30.37 | 13.41 |
| 3.3. ประเภทตัวเงินคลัง | 3.60 | 10.18 | 5.82 | 7.06 | 12.40 | 10.60 |
| 3.4. ประเภทหุ้นกู้-หุ้นกู้แปลงสภาพ | 6.79 | 5.25 | 6.11 | 9.72 | 8.78 | 6.22 |
| 3.5. ประเภทบัตรภาษีของ กระทรวงการคลัง | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.02 |

จากตาราง 10 ผลการวิเคราะห์ในอัตราส่วนต่างๆ ทั้ง 1 อัตรา ได้แก่

$$1) IVP_x = (IA_x / TIA) \times 100$$

โดยสามารถอธิบายได้ ดังนี้

- **กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์**

พบว่า ตั้งแต่ปี 2540 – 2547 กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) มีการจัดสรรสินทรัพย์ลงทุนในกลุ่มตลาดเงินมากที่สุด โดยเฉพาะสินทรัพย์ลงทุนประเภทเงินสดและเงินฝากธนาคาร โดยกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดใหญ่มีสัดส่วนการลงทุนในสินทรัพย์ลงทุนประเภทนี้สูงที่สุดคือร้อยละ 30.16 ของสินทรัพย์ลงทุนทุกประเภท รองมาคือขนาดกลาง ร้อยละ 26.26 และสุดท้ายคือขนาดเล็ก ร้อยละ 20.17 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด เน้นการลงทุนที่มีความเสี่ยงต่ำ มีสภาพคล่องสูง ถึงแม้สินทรัพย์ลงทุนในกลุ่มตลาดเงินนี้จะให้ผลตอบแทนต่ำกว่ากลุ่มอื่นๆ เพราะต้องการให้ฐานะการเงินของกิจการมีความมั่นคงมากกว่าความมั่งคั่ง

สำหรับการจัดสรรสินทรัพย์ลงทุนในกลุ่มตลาดหุ้น จะพบว่า มีบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ทุกกลุ่มบริษัท) นิยมลงทุนในสินทรัพย์ประเภทหุ้น โดยกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดเล็กมีสัดส่วนการลงทุนในสินทรัพย์ลงทุนประเภทนี้ ร้อยละ 12.51 ของสินทรัพย์ลงทุนทุกประเภท รองมาคือขนาดใหญ่ ร้อยละ 11.57 และสุดท้ายคือขนาดกลาง ร้อยละ 7.27 เนื่องจาก กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดเล็ก ส่วนใหญ่จะมีผู้ถือหุ้นหลักเป็นบริษัทในเครือเดียวกัน หรือเป็นลักษณะของสถาบันการเงินที่ประสงค์จะขยายธุรกิจ จึงนิยมเปิดบริษัทประกันภัยเพื่อรองรับงานจากบริษัทหรือสถาบันการเงินในเครือ

และการจัดสรรสินทรัพย์ลงทุนในกลุ่มตลาดตราสารหนี้ จะพบว่า มีบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ทุกกลุ่มบริษัท) นิยมลงทุนในสินทรัพย์ประเภทตัวสัญญาใช้เงินและตัวแลกเงิน โดยกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดกลางมีสัดส่วนการลงทุนในสินทรัพย์ลงทุนประเภทนี้ ร้อยละ 11.81 ของสินทรัพย์ลงทุนทุกประเภท รองมาคือขนาดใหญ่ ร้อยละ 11.66 และสุดท้ายคือขนาดเล็ก ร้อยละ 10.16 ซึ่งสินทรัพย์ลงทุนประเภทตัวสัญญาใช้เงินและตัวแลกเงินนั้น มีความเสี่ยงต่ำและมีสภาพคล่องสูง รองจากสินทรัพย์ลงทุนประเภทเงินสดและเงินฝากธนาคาร แต่ให้ผลตอบแทนต่ำ แสดงให้เห็นว่า กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดกลางต้องการให้ฐานะทางการเงินของกิจการมีความมั่นคง

ทั้งนี้ สามารถสรุปได้ว่า การจัดสรรสินทรัพย์ลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ทุกกลุ่มบริษัท) จะเน้นการลงทุนที่มีความเสี่ยงต่ำ มีสภาพคล่องสูง และมีหลักทรัพย์หรือรัฐบาลเป็นประกัน ถึงแม้ว่าสินทรัพย์ที่มีความเสี่ยงต่ำ จะมีผลตอบแทนที่ต่ำด้วยเช่นกัน แต่บริษัทประกันวินาศภัยส่วนใหญ่ต้องการที่จะคงความมั่นคง และคงความน่าเชื่อถือของฐานะการเงินของบริษัท

- กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

พบว่า ตั้งแต่ปี 2540 – 2547 กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) มีการจัดสรรสินทรัพย์ลงทุนในกลุ่มตลาดเงินมากที่สุด โดยเฉพาะสินทรัพย์ลงทุนประเภทเงินสดและเงินฝากธนาคาร โดยกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดเล็กมีสัดส่วนการลงทุนในสินทรัพย์ลงทุนประเภทนี้ สูงที่สุด คือร้อยละ 40.87 ของสินทรัพย์ลงทุนทุกประเภท รองมาคือขนาดกลาง ร้อยละ 37.31 และสุดท้ายคือขนาดใหญ่ ร้อยละ 28.52 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด เน้นการลงทุนที่มีความเสี่ยงต่ำ มีสภาพคล่องสูง ถึงแม้สินทรัพย์ลงทุนในกลุ่มตลาดเงินนี้จะให้ผลตอบแทนต่ำกว่ากลุ่มอื่นๆ เพราะต้องการให้ฐานะการเงินของกิจการมีความมั่นคงมากกว่าความมั่งคั่ง เช่นเดียวกับกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

สำหรับการจัดสรรสินทรัพย์ลงทุนในกลุ่มตลาดหุ้น จะพบว่า มีบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ทุกกลุ่มบริษัท) ไม่นิยมลงทุนในสินทรัพย์ในกลุ่มตลาดหุ้นมากเท่าที่ควร ถึงแม้ว่าจะให้ผลตอบแทนที่สูงกว่ากลุ่มอื่นๆ เนื่องจาก มีบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ชอบการลงทุนที่มีหลักทรัพย์หรือรัฐบาลเป็นประกัน จึงนิยมลงทุนในกลุ่มตลาดตราสารหนี้มากกว่า

และการจัดสรรสินทรัพย์ลงทุนในกลุ่มตลาดตราสารหนี้ จะพบว่า มีบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ทุกกลุ่มบริษัท) นิยมลงทุนในสินทรัพย์ประเภทพันธบัตร โดยกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดกลางมีสัดส่วนการลงทุนในสินทรัพย์ลงทุนประเภทนี้ ร้อยละ 30.37 ของสินทรัพย์ลงทุนทุกประเภท รองมาคือขนาดเล็ก ร้อยละ 13.41 และสุดท้ายคือขนาดเล็ก ร้อยละ 7.54 ซึ่งสินทรัพย์ลงทุนประเภทพันธบัตรนั้น มีความเสี่ยงต่ำและมีสภาพคล่องสูง รองจากสินทรัพย์ลงทุนประเภทเงินสดและเงินฝากธนาคาร แต่ให้ผลตอบแทนต่ำ แสดงให้เห็นว่า กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดกลางต้องการให้ฐานะทางการเงินของกิจการมีความมั่นคง

ทั้งนี้ สามารถสรุปได้ว่า การจัดสรรสินทรัพย์ลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ทุกกลุ่มบริษัท) จะเน้นการลงทุนที่มีความเสี่ยงต่ำ มีสภาพคล่องสูง และมีหลักทรัพย์หรือรัฐบาลเป็นประกัน ถึงแม้ว่าสินทรัพย์ที่มีความเสี่ยงต่ำ จะมีผลตอบแทนที่ต่ำด้วยเช่นกัน แต่บริษัทประกันวินาศภัยส่วนใหญ่ต้องการที่จะคงความมั่นคง และคงความน่าเชื่อถือของฐานะการเงินของบริษัท เช่นเดียวกับกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาฐานะทางการเงิน และสัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย เพื่อให้ทราบถึงฐานะทางการเงิน และสัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย ในภาพรวมแต่ละกลุ่มบริษัท และแต่ละขนาดธุรกิจ ซึ่งจะเป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการกำหนดแนวทางในการกำหนดนโยบายและการดำเนินงานของธุรกิจประกันวินาศภัยให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยแบ่งเป็น 3 ขนาด คือ ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก และแบ่งกลุ่มบริษัทเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มบริษัทที่เน้นประกันภัยรถยนต์ และไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ รวมเป็น 6 กลุ่มย่อย ซึ่งผู้วิจัยได้ลำดับขั้นตอนของการวิจัย และสรุปสาระสำคัญของผลการวิจัยไว้ดังต่อไปนี้

ความมุ่งหมายของการวิจัย

การวิจัยเรื่องนี้ มีความมุ่งหมาย เพื่อวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและสัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย แยกตามกลุ่มของบริษัทที่เน้น และไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ และแยกตามขนาด

ความสำคัญของการวิจัย

ผลการวิจัย ทำให้ทราบฐานะทางการเงินและสัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย ทั้งในภาพรวมกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่มีขนาดธุรกิจแตกต่างกัน และกลุ่มของบริษัทที่เน้นและไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ซึ่งเป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัย และหน่วยธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการตัดสินใจซื้อกรมธรรม์ประกันภัย ตัดสินใจดำเนินธุรกิจร่วม และลงทุนในบริษัทประกันวินาศภัย และเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานราชการ ในการกำหนดกฎเกณฑ์ ข้อบังคับ และกำหนดนโยบายสำหรับธุรกิจประกันวินาศภัยต่อไป

ขอบเขตของการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่จะทำการศึกษาในครั้งนี้ คือ บริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทยที่เปิดดำเนินการ ในช่วง พ.ศ. 2540 – 2547 (ไม่รวมบริษัทประกันสุขภาพโดยเฉพาะ และบริษัทประกันภัยต่อ) จำนวน 71 บริษัท ซึ่งแบ่งกลุ่มบริษัทเป็น 2 กลุ่ม โดยพิจารณาจากเบี้ยประกันภัยรับตรงของประกันภัยรถยนต์ หรือไม่ใช่ประกันภัยรถยนต์มากกว่าร้อยละ 75 และแบ่งเป็น 3 ขนาด คือ ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก โดยใช้การคำนวณค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ซึ่งสรุปได้ ดังนี้

ประชากรกลุ่มที่ 1 : บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ประกอบด้วย บริษัทขนาดใหญ่ 17 บริษัท บริษัทขนาดกลาง 10 บริษัท และบริษัทขนาดเล็ก 27 บริษัท

ประชากรกลุ่มที่ 2 : บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ประกอบด้วย บริษัทขนาดใหญ่ 4 บริษัท บริษัทขนาดกลาง 1 บริษัท และบริษัทขนาดเล็ก 12 บริษัท

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่จะใช้ในการรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบบันทึก ซึ่งผู้วิจัยได้สร้างขึ้นเพื่อรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ เกี่ยวกับรายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย ซึ่งเป็นข้อมูลที่ปรากฏในรายการของกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ในช่วง พ.ศ. 2540 – 2547 และสถิติจากเว็บไซต์ของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยแบ่งเป็น 2 ช่วง

ช่วงที่ 1 (เดือนพฤศจิกายน 2550 – เดือนมกราคม 2551) ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลเบื้องต้น เกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรับตรงของการประกันภัยรถยนต์ เบี้ยประกันภัยรับตรงทั้งสิ้น และปัจจัยการดำเนินงาน 3 ปัจจัย ที่มีผลต่อการเติบโตของธุรกิจประกันวินาศภัย เพื่อใช้ในการแบ่งกลุ่มประชากรตามขนาดและลักษณะการดำเนินงาน

ช่วงที่ 2 (เดือนมีนาคม 2551 – เดือนสิงหาคม 2551) ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินและสินทรัพย์ลงทุนประเภทต่างๆ จากงบการเงิน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและสัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัย

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลและสูตรที่ใช้ในการวิเคราะห์

การวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1. การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย

การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย กระทำโดยการบรรยาย พรรณนา โดยมีสูตรและเกณฑ์การวิเคราะห์ 4 ด้าน ดังนี้

ด้านที่ 1 การวิเคราะห์ด้านความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้เอง (Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance) พิจารณาจากอัตราส่วน 3 อัตราส่วน ได้แก่

1. อัตราส่วนการรับเสี่ยงภัยต่อเงินกองทุน (Kenney Ratio)
2. อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง (Retention Ratio)
3. อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Change in Net Written Premium)

ด้านที่ 2 การวิเคราะห์ด้านความสามารถในการทำกำไรและการประกอบธุรกิจ (Profitability & Activity) พิจารณาจากอัตราส่วน 13 อัตราส่วน ได้แก่

1. อัตราส่วนกำไรสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Profit on Net Earning Premium)
2. อัตราผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น (Return on Equity : ROE)
3. อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Asset : ROA)
4. อัตราส่วนเปลี่ยนแปลงของเงินกองทุน (Change in Capital fund)
5. อัตราส่วนรวมค่าสินไหมทดแทน ค่าจ้างหรือค่าบำเหน็จ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (Combined Ratio)
6. อัตราส่วนค่าสินไหมที่เกิดขึ้นสุทธิทั้งหมดต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Loss Ratio on Net Earning Premium)
7. อัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัย (Underwriting Expenses Ratio)
8. อัตราส่วนค่าจ้างหรือค่าบำเหน็จสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Commission & Brokerage Ratio on Net Earned Premium)
9. อัตราค่าใช้จ่ายดำเนินงานต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Operating Expenses Ratio on Net Earned Premium)
10. อัตราส่วนกำไรจากการรับประกันภัยต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Underwriting Profit on Net Earned Premium)
11. อัตราส่วนกำไรจากการรับประกันภัย (Underwriting Profit Margin)
12. อัตราส่วนผลตอบแทนจากการลงทุน (Return on Investment : ROI)
13. อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Net Investment Profit on Net Written Premium)

ด้านที่ 3 การวิเคราะห์ด้านสภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม พิจารณาจากอัตราส่วน 2 อัตราส่วน ได้แก่

1. อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)
2. อัตราส่วนหนี้สินหมุนเวียนต่อสินทรัพย์สภาพคล่อง (Current Liability on Liquidity Assets)

ด้านที่ 4 การวิเคราะห์ด้านเงินสำรองต่างๆ (Reserve) พิจารณาจากอัตราส่วน 5 อัตราส่วน ได้แก่

1. เงินสำรองเชิงเทคนิค (Technical Reserved)
2. อัตราส่วนเงินสำรองเชิงเทคนิคต่อสินทรัพย์สภาพคล่อง (Technical Reserved on Liquidity Assets)

3. อัตราส่วนเงินสำรองเชิงเทคนิคต่อเงินกองทุน (Technical Reserved on Capital Fund)
4. อัตราส่วนผลรวมของเงินสำรองเชิงเทคนิคและเงินกองทุนต่อเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Technical Reserved and Capital Fund on Net Written Premium)
5. อัตราส่วนผลรวมของเงินสำรองค่าสินไหมและค่าสินไหมทดแทนค้างจ่ายต่อเงินกองทุน (Losses Reserves and Unpaid Losses on Capital Fund)

2. การวิเคราะห์สัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย

การวิเคราะห์สัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย กระทำโดยการบรรยาย พรรณนา โดยมีสูตรและเกณฑ์การวิเคราะห์ ดังนี้

1. อัตราส่วนสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวม (Investment Assets on Total Assets)
2. สัดส่วนการลงทุน (Investment Proportion)

สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและสัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย แยกตามกลุ่มของบริษัทที่เน้น และไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ และแยกตามขนาด สรุปผลได้ดังนี้

1. การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย

การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย มีเกณฑ์การวิเคราะห์ 4 ด้าน โดยอาศัยเกณฑ์การวิเคราะห์จาก สมาคมผู้กำกับดูแลธุรกิจประกันภัยนานาชาติ (International Association of Insurance Supervisors หรือ IAIS และ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย หรือ คปภ. มีการกำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์ที่เป็นมาตรฐานสากล โดยสามารถสรุปตามเกณฑ์การวิเคราะห์ได้ ดังนี้

ด้านที่ 1 : การวิเคราะห์ด้านความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้เอง (Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance)

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) มีความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้เอง (Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance) ที่ดี ซึ่งแสดงให้เห็นว่า กลุ่มบริษัทดังกล่าวนี้ มีฐานะทางการเงินที่ดีขึ้น เนื่องจากมีการขยายงานภายใต้ขีดความสามารถทางการเงินของตน มีแนวโน้มการขยายงานที่สม่ำเสมอ และมีการทำประกันภัยต่อที่น้อย ซึ่งส่งผลให้รายได้จากการรับประกันภัยสุทธิสูงกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) มีความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้เอง (Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance) ที่น้อยกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ เนื่องจาก มีการขยายงานน้อยเกินไป มีการพึ่งพิงการทำประกันภัยต่อมาก ซึ่งไม่เป็นผลดีต่อบริษัท เนื่องจากการกระจายความเสี่ยงออกไปมาก ย่อมทำให้ผลตอบแทนหรือรายได้ที่บริษัทควรจะได้ลดลง

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า ผลการวิเคราะห์ด้านความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้เอง (Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance) พบว่า กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มีฐานะทางการเงินที่ดีขึ้น เนื่องจากการขยายงานเพิ่มขึ้นและต่อเนื่อง เนื่องจาก ในช่วงเวลาดังกล่าว ประชากรในประเทศไทยให้ความสำคัญกับการทำประกันภัยรถยนต์มากกว่าการประกันภัยประเภทอื่นๆ ประกอบกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ต่อ 1 กรมธรรม์ โดยเฉลี่ยแล้วมีมูลค่าที่สูงกว่าเบี้ยประกันภัยประเภทอื่นๆ อีกทั้ง บริษัทประกันวินาศภัยที่ครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุดจัดอยู่ในกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ จึงทำให้ผลการวิเคราะห์ในด้านนี้ สะท้อนให้เห็นว่า กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มีฐานะทางการเงินที่ดีขึ้นมากกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ เนื่องจาก ลักษณะการทำประกันภัยต่อของบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์นั้น จะไม่นิยมการทำประกันภัยต่อ

ด้านที่ 2 : การวิเคราะห์ด้านความสามารถในการทำกำไรและการประกอบธุรกิจ (Profitability & Activity)

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) โดยเฉลี่ยมีประสิทธิภาพ มีความสามารถในการทำกำไรและมีผลตอบแทนต่างๆ น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ซึ่งแสดงให้เห็นว่า กลุ่มบริษัทดังกล่าวนี้ มีประสิทธิภาพในการทำกำไร มีความสามารถในการทำกำไรจากการใช้สินทรัพย์ ความสามารถในการทำกำไรจากการลงทุน มีผลประกอบการจากการรับประกันภัยที่มีประสิทธิภาพ และมีความสามารถในการบริหารงานที่มีประสิทธิภาพน้อยกว่ากลุ่มบริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

ในภาพรวม กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มีความสามารถในการทำกำไรน้อยกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ เนื่องจาก กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มักจะมีค่าสินไหมทดแทน ค่าใช้จ่ายในการพิจารณารับประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ค่าจ้างและค่าบำเหน็จที่

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) โดยเฉลี่ยมีประสิทธิภาพ มีความสามารถในการทำกำไรและมีผลตอบแทนต่างๆ ที่สูงกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ เนื่องจาก ผลการวิเคราะห์หัตถตราส่วนต่างๆ ไกล่เคียงและมากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ซึ่งแสดงให้เห็นว่า กลุ่มบริษัทดังกล่าวนี้ มีความสามารถในการประกอบธุรกิจ มีผลการดำเนินงานด้านการพิจารณารับประกันภัยที่มีประสิทธิภาพ และมีความสามารถในการควบคุมความเสี่ยงภัย มีฐานะการเงินที่ดีขึ้น

ในภาพรวม กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด ความสามารถในการทำกำไรมากกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ เนื่องจาก มีค่าสินไหมทดแทน ค่าใช้จ่ายในการพิจารณารับประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ค่าจ้างและค่าบำเหน็จที่น้อยกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ จึงส่งผลให้ ความสามารถในการทำกำไรและมีผลตอบแทนต่างๆ สูงกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์เช่นกัน

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า ผลการวิเคราะห์ด้านความสามารถในการทำกำไรและการประกอบธุรกิจ (Profitability & Activity) พบว่า บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มีกำไรและผลตอบแทนสูงกว่า และใกล้เคียงกับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม เนื่องจาก บริษัทที่ไม่เน้นรถยนต์จะมีค่าใช้จ่ายด้านสินไหมทดแทนที่ต่ำกว่าบริษัทที่เน้นรถยนต์ และเมื่อค่าใช้จ่ายด้านสินไหมทดแทนต่ำ จึงส่งผลให้ผลประกอบการสูง ดังนั้น ผลกำไรจากการดำเนินงาน และจากการใช้สินทรัพย์ รวมถึงเงินปันผล และราคาหุ้นของกลุ่มบริษัทดังกล่าว จึงสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ อีกทั้ง บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นประกันภัยรถยนต์ และบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดใหญ่ มีการบริหารต้นทุนในการรับประกันภัยที่ดี มีประสิทธิภาพ มีการจัดการและควบคุมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ดี สามารถกระจายค่าใช้จ่ายในส่วนต่างๆ มีการใช้ทรัพยากรร่วมกันได้มากกว่ากลุ่มอื่นๆ เนื่องจาก เกิดการประหยัดต่อขนาดทั้งด้านแรงงาน ด้านวัตถุดิบ ด้านกิจการ และด้านการตลาด ซึ่งการประหยัดต่อขนาดมักจะมีกับหน่วยธุรกิจที่มีขนาดใหญ่

บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นประกันภัยรถยนต์ และบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ทุกกลุ่มบริษัท) มีผลการดำเนินงานด้านการพิจารณารับประกันภัยที่มีประสิทธิภาพ และความสามารถในการควบคุมความเสี่ยงภัย เนื่องจาก ในช่วงเวลาดังกล่าวมี

ด้านที่ 3 : การวิเคราะห์ด้านสภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) มีฐานะทางการเงินที่ไม่ดี เนื่องจาก สภาพคล่อง ไม่มีความสามารถในการชำระหนี้ ขาดความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม และขาดความสามารถในการชำระหนี้สินหมุนเวียน

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) มีฐานะทางการเงินที่ดีกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์เนื่องจาก มีสภาพคล่อง มีความสามารถในการชำระหนี้ มีความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม และมีความสามารถในการชำระหนี้สินหมุนเวียนที่ดีกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า ผลการวิเคราะห์ด้านสภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม พบว่า กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มีฐานะทางการเงินที่ดี มั่นคง เนื่องจากมีสภาพคล่อง และมีความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดเล็ก มีความสามารถในการจ่ายชำระหนี้สินหมุนเวียนได้ดี เนื่องจาก กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดเล็ก คือ ลูกค้ารายย่อย หรือบุคคลทั่วไป ซึ่งประเภทของกรมธรรม์ที่กลุ่มลูกค้าประเภทนี้ ให้ความสนใจซื้อและมีความต้องการซื้อนั้น ส่วนใหญ่จะเน้นการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล และการประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัย ซึ่งค่าเบี้ยประกันภัยต่อกรมธรรม์ หรือต่อลูกค้า 1 รายนั้น จะไม่สูงมากนัก จึงทำให้หนี้สินระยะสั้นไม่มากเท่ากับกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดใหญ่ และขนาดกลาง อีกทั้งบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดเล็ก จะมีการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรที่น้อยกว่ากลุ่มอื่นๆ ด้วย จึงทำ

ด้านที่ 4 : การวิเคราะห์ด้านเงินสำรองต่าง ๆ (Reserve)

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดใหญ่ มีเงินสำรองเชิงเทคนิค มีเงินสำรองค่าสินไหมทดแทน และเงินสำรองสำหรับมหันตภัยมากกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดกลางและขนาดเล็ก เนื่องจากผลการวิเคราะห์มากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม และกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) มีการจัดสรรเงินสำรองต่าง ๆ ไว้เพียงพอ ได้จัดสรรเงินสำรองเชิงเทคนิค และมีเงินกองทุนเพียงพอกับความเสียหายอยู่ตลอดเวลา สำหรับกรณีที่เกิดความเสียหายรายใหญ่ และมีความสามารถในการชำระค่าสินไหมได้มาก

ในภาพรวม กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มีฐานะทางการเงินที่ดี เนื่องจาก ได้จัดสรรเงินสำรองเชิงเทคนิค และมีเงินกองทุนเพียงพอกับความเสียหายอยู่ตลอดเวลา สำหรับกรณีที่เกิดความเสียหายรายใหญ่ และมีความสามารถในการชำระค่าสินไหมได้มาก โดยเฉพาะกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดใหญ่ มีเงินสำรองเชิงเทคนิค มีเงินสำรองค่าสินไหมทดแทน และเงินสำรองสำหรับมหันตภัยมากกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ขนาดอื่นๆ

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดใหญ่ มีเงินสำรองเชิงเทคนิค มีเงินสำรองค่าสินไหมทดแทน และเงินสำรองสำหรับมหันตภัยมากกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดกลางและขนาดเล็ก เนื่องจากผลการวิเคราะห์มากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม เช่นเดียวกับกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดใหญ่

ในภาพรวม กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มีฐานะทางการเงินที่ดี เช่นเดียวกับกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า ผลการวิเคราะห์ด้านเงินสำรองต่าง ๆ (Reserve) พบว่า กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นประกันภัยรถยนต์ และบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ทุกกลุ่มบริษัท) มีฐานะทางการเงินที่ดี มีความมั่นคง และเป็นที่น่าเชื่อถือให้กับผู้ถือหุ้น และผู้เอาประกันภัย เนื่องจาก ทุกกลุ่มบริษัทมีเงินสำรองต่างๆ ที่ครอบคลุมหนี้สิน และค่าสินไหมทดแทนที่อาจเกิดขึ้น มีการจัดสรรเงินสำรองเชิงเทคนิค และมีเงินกองทุนที่เพียงพอกับความเสียหาย

2. การวิเคราะห์สัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย

จากการวิเคราะห์สัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย โดยพิจารณาจากอัตราส่วน 2 อัตรา โดยสามารถสรุปตามเกณฑ์การวิเคราะห์ได้ ดังนี้

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก) ไม่มีความสามารถในการแสวงหาสินทรัพย์ลงทุน และมีสัดส่วนการลงทุนในสินทรัพย์ลงทุนแต่ละประเภท โดยมีการจัดสรรสินทรัพย์ลงทุนในกลุ่มตลาดเงินมากที่สุด โดยเฉพาะสินทรัพย์ลงทุนประเภทเงินสดและเงินฝากธนาคาร เนื่องจาก กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด เน้นการลงทุนที่มีความเสี่ยงต่ำ มีสภาพคล่องสูง ถึงแม้สินทรัพย์ลงทุนในกลุ่มตลาดเงินนี้จะให้ผลตอบแทนต่ำกว่ากลุ่มอื่นๆ เพราะต้องการให้ฐานะการเงินของกิจการมีความมั่นคงมากกว่าความมั่งคั่ง

บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ทุกกลุ่มบริษัท) นิยมลงทุนในสินทรัพย์ประเภทหุ้น โดยเฉพาะกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดเล็ก เนื่องจาก ส่วนใหญ่จะมีผู้ถือหุ้นหลักเป็นบริษัทในเครือเดียวกัน หรือเป็นลักษณะของสถาบันการเงินที่ประสงค์จะขยายธุรกิจ จึงนิยมเปิดบริษัทประกันภัยเพื่อรองรับงานจากบริษัทหรือสถาบันการเงินในเครือ

บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ทุกกลุ่มบริษัท) นิยมลงทุนในสินทรัพย์ประเภทตัวสัญญาใช้เงินและตัวแลกเงิน โดยกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดกลาง เนื่องจาก มีความเสี่ยงต่ำและมีสภาพคล่องสูง รองจากสินทรัพย์ลงทุนประเภทเงินสดและเงินฝากธนาคาร แต่ให้ผลตอบแทนต่ำ แสดงให้เห็นว่า กลุ่มบริษัทดังกล่าวต้องการให้ฐานะทางการเงินของกิจการมีความมั่นคง

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดใหญ่ และขนาดเล็ก มีความสามารถในการแสวงหาสินทรัพย์ลงทุน เนื่องจาก กลุ่มดังกล่าว มีเงินกองทุนที่ค่อนข้างสูง ประกอบกับมีความถี่ในการจ่ายการสินไหมทดแทนที่น้อยกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ จึงสามารถนำเงินกองทุน และเบี้ยประกันภัยไปแสวงหาผลกำไรได้มากกว่า และมีสัดส่วนการลงทุนในสินทรัพย์ลงทุนแต่ละประเภท โดยมีการจัดสรรสินทรัพย์ลงทุนในกลุ่มตลาด

บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ทุกกลุ่มบริษัท) ไม่นิยมลงทุนในสินทรัพย์ในกลุ่มตลาดทุนมากเท่าที่ควร ถึงแม้ว่าจะให้ผลตอบแทนที่สูงกว่ากลุ่มอื่นๆ เนื่องจาก มีบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ชอบการลงทุนที่มีหลักทรัพย์หรือรัฐบาลเป็นประกัน จึงนิยมลงทุนในกลุ่มตลาดตราสารหนี้มากกว่า

บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ทุกกลุ่มบริษัท) นิยมลงทุนในสินทรัพย์ประเภทพันธบัตร เนื่องจาก มีความเสี่ยงต่ำและมีสภาพคล่องสูง รองจากสินทรัพย์ลงทุนประเภทเงินสดและเงินฝากธนาคาร แต่ให้ผลตอบแทนต่ำ

การจัดสรรสินทรัพย์ลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ทุกกลุ่มบริษัท) จะเน้นการลงทุนที่มีความเสี่ยงต่ำ มีสภาพคล่องสูง และมีหลักทรัพย์หรือรัฐบาลเป็นประกัน ถึงแม้ว่าสินทรัพย์ที่มีความเสี่ยงต่ำ จะมีผลตอบแทนที่ต่ำด้วยเช่นกัน แต่บริษัทประกันวินาศภัยส่วนใหญ่ต้องการที่จะคงความมั่นคง และคงความน่าเชื่อถือของฐานะการเงินของบริษัท เช่นเดียวกับกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการลงทุนประกันภัยรถยนต์

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า ผลการวิเคราะห์อัตราส่วนสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวม (Investment Assets on Total Assets) พบว่า บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดใหญ่ และขนาดเล็ก มีความสามารถในการแสวงหาสินทรัพย์ลงทุนที่ดี ซึ่งแสดงถึง การสรรหาสินทรัพย์ลงทุนที่เหมาะสม และดีกว่ากลุ่มอื่นๆ เนื่องจาก บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นรถยนต์ จะมีโอกาสในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่น้อยกว่าบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นรถยนต์ ประกอบกับ บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นรถยนต์ ที่มีขนาดใหญ่ มีเงินกองทุนที่สูงจึงสามารถแสวงหาสินทรัพย์ลงทุนที่ดีกว่ากลุ่มอื่นๆ ส่วนบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นรถยนต์ ที่มีขนาดเล็ก มีความจำเป็นจะต้องแสวงหาผลตอบแทนจากการลงทุนให้เหมาะสม และเพียงพอ เพื่อชดเชยผลประโยชน์จากการรับประกันภัยที่ไม่สูงมากนักหากเทียบกับกลุ่มอื่นๆ

การจัดสรรสินทรัพย์ลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นประกันภัยรถยนต์ และบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ทุกกลุ่มบริษัท) จะเน้นการลงทุนที่มีความเสี่ยงต่ำ มีสภาพคล่องสูง และมีหลักทรัพย์หรือรัฐบาลเป็นประกัน ถึงแม้ว่าสินทรัพย์ที่มีความเสี่ยงต่ำ จะมีผลตอบแทนที่ต่ำด้วยเช่นกัน แต่บริษัทประกันวินาศภัยส่วนใหญ่ต้องการที่จะคงความมั่นคง และคงความน่าเชื่อถือของฐานะการเงินของบริษัท

อภิปรายผล

จากผลการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและสัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย แยกตามกลุ่มของบริษัทที่เน้น และไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ และแยกตามขนาด สามารถอภิปรายผลได้ ดังนี้

1. การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย

- กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

จากการวิจัย พบว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2540 – 2547 กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มีการขยายงานเพิ่มขึ้นและต่อเนื่อง เนื่องจาก ประชากรในประเทศไทยให้ความสำคัญกับการทำประกันภัยรถยนต์มากกว่าการประกันภัยประเภทอื่นๆ ประกอบกับ เบี้ยประกันภัยรถยนต์ต่อ 1 กรมธรรม์ โดยเฉลี่ยแล้วมีมูลค่าที่สูงกว่าเบี้ยประกันภัยประเภทอื่นๆ อีกทั้ง บริษัทประกันวินาศภัยที่ครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุดจัดอยู่ในกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นประกันภัยรถยนต์ ซึ่งจากการวิเคราะห์ที่พบว่า กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มีการขยายงานภายใต้ขีดความสามารถทางการเงินของตน และมีแนวโน้มการขยายงานที่สม่ำเสมอ ซึ่งแสดงถึงการมีฐานะทางการเงินที่ดีขึ้น และยังคงสอดคล้องกับคำกล่าวของ พรธัญญา วรกุลปี (2547: 79) ที่กล่าวถึงปัญหาสภาพคล่องของธุรกิจประกันภัยว่าเกิดการขยายการเติบโตเร็วกว่าขนาดเงินกองทุนของแต่ละแห่งจะได้รับ การบริหารเบี้ยประกันภัยค้างรับ และการปรับเปลี่ยนเกณฑ์ดำรงเงินกองทุน ซึ่งปัญหาเรื่องการขยายงานเร็วกว่าเงินกองทุน และการบริหารเบี้ยประกันภัยค้างรับเป็นปัญหาที่พบมากที่สุด คือ บริษัทประกันภัยขนาดกลาง 3 – 4 แห่ง เร่งขยายงานรถยนต์มากจนเกินไป เพราะมีเบี้ยรับใหม่เข้ามาเฉลี่ยปีละหลายร้อยล้านบาท แต่ไม่ปรากฏรายงานฐานะสภาพคล่องที่แท้จริงของบริษัทประกันภัย อีกทั้ง ยังมีปัญหาการจ่ายเคลมช้า และปัญหาด้านบริการ จนทำให้บริษัทประกันภัยมีปัญหาสภาพคล่องจากการขยายงานมากเกินไปรวมทั้งปัญหาอื่นๆ ที่สะสมมาในอดีต

กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด ความสามารถในการทำกำไรน้อยกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ เนื่องจาก กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มักจะมีค่าสินไหมทดแทน ค่าใช้จ่ายในการพิจารณารับประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ค่าจ้างและค่าบำเหน็จที่สูงกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ จึงส่งผลให้ความสามารถในการทำกำไรและผลตอบแทนต่างๆ น้อยกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์เช่นกัน แต่ในภาพรวม กลุ่มบริษัทดังกล่าว ยังคงมีความสามารถในการประกอบธุรกิจ มีผลการดำเนินงานด้านการพิจารณารับประกันภัยที่มีประสิทธิภาพ และมีความสามารถในการควบคุมความเสี่ยงภัย มีฐานะการเงินที่ดี ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของเดือนเด่น นิคมบริรักษ์ และคณะ (2542: 23) ที่พบว่า

- กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์

จากการวิจัย พบว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2540 – 2547 บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มีกำไรและผลตอบแทนสูงกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม เนื่องจาก มีค่าใช้จ่ายด้านสินไหมทดแทนที่ต่ำกว่าบริษัทที่เน้นรถยนต์ และเมื่อค่าใช้จ่ายด้านสินไหมทดแทนต่ำ จึงส่งผลให้ผลประกอบการสูง ดังนั้น ผลกำไรจากการดำเนินงาน และจากการใช้สินทรัพย์ รวมถึง เงินปันผล และราคาหุ้นของกลุ่มบริษัทดังกล่าว จึงสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ เตือนเต้น นิคม-บริรักษ์ และคณะ (2542: 23) ที่พบว่า บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นประกันภัยรถยนต์มีอัตราส่วนค่าใช้จ่ายสูงกว่าบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นประกันภัยรถยนต์ อีกทั้ง บริษัทที่มีขนาดเล็กมีอัตราส่วนค่าใช้จ่ายที่สูงที่สุด เนื่องจาก ในกลุ่มอื่นๆ สามารถลดค่าใช้จ่ายลงได้อย่างต่อเนื่อง

ด้านสภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มีสภาพคล่องที่ดี และมีความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ มุกดา โค้วกุล และกฤษฎา เสกตระกูล (2543: 59) ที่พบว่า บริษัทประกันวินาศภัยทุกขนาดมีสภาพคล่องอยู่ในเกณฑ์ดี และภาระหนี้สินอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า มีความมั่นคงทางการเงินที่ดี

ในภาพรวม บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นประกันภัยรถยนต์ และบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดใหญ่ มีการบริหารต้นทุนในการรับประกันภัยที่ดี มีประสิทธิภาพ มีการจัดการและควบคุมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ดี สามารถกระจายค่าใช้จ่ายในส่วนต่างๆ มีการใช้ทรัพยากรร่วมกันได้มากกว่ากลุ่มอื่นๆ เนื่องจาก เกิดการประหยัดต่อขนาดทั้งด้านแรงงาน ด้านวัตถุดิบ ด้านกิจการ และด้านการตลาด ซึ่งการประหยัดต่อขนาดมักจะเกิดกับหน่วยธุรกิจที่มีขนาดใหญ่ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของบริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด(มหาชน) (2547: 1) ที่พบว่า บริษัทขนาดใหญ่มีศักยภาพในการทำกำไรมากกว่าบริษัทขนาดเล็ก เนื่องจากมีความพร้อมในระบบบริหารจัดการและเทคโนโลยีสารสนเทศทำให้เกิดการประหยัดจากขนาด

บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นประกันภัยรถยนต์ และบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ทุกกลุ่มบริษัท) มีผลการดำเนินงานด้านการพิจารณารับประกันภัยที่มีประสิทธิภาพ และความสามารถในการควบคุมความเสี่ยงภัย แต่ในงานวิจัยของ มุกดา โค้วกุล และกฤษฎา เสกตระกูล (2543: 59) กลับพบว่า บริษัทที่มีขนาดใหญ่ มีส่วนแบ่งตลาดของรายได้เบี้ยประกันภัยรับสูงที่สุด แต่กลุ่มบริษัทขนาดกลางกลับมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานรับประกันภัย และการทำกำไรดีที่สุดในขณะที่กลุ่มบริษัทขนาดเล็กมีประสิทธิภาพในการดำเนินการและการทำ

รายได้ของบริษัทประกันวินาศภัยไม่ได้มีเพียงรายได้จากการรับประกันภัยเพียงอย่างเดียว แต่ยังมีรายได้จากการลงทุนด้วย ซึ่งบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นรถยนต์ และไม่เน้นรถยนต์ ทั้งขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก มีความสามารถในการลงทุนที่ใกล้เคียงกัน แหล่งลงทุนของบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่ เป็นแหล่งเดียวกัน และให้ผลตอบแทนที่ใกล้เคียงกัน ต่างกันเพียงปริมาณสินทรัพย์ลงทุน และนโยบายการลงทุนที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของบริษัทไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด(มหาชน) (2547: 1) ที่พบว่า บริษัทประกันวินาศภัย ในทุกขนาด พึ่งพากำไรจากการลงทุน คิดเป็นร้อยละ 8.0 ของเบี้ยประกันภัยสุทธิที่ถือเป็นรายได้

2. การวิเคราะห์สัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย

ผลการวิเคราะห์อัตราส่วนสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวม (Investment Assets on Total Assets) พบว่า บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดใหญ่ และขนาดเล็ก มีความสามารถในการแสวงหาสินทรัพย์ลงทุนที่ดี ซึ่งแสดงถึง การสรรหาสินทรัพย์ลงทุนที่เหมาะสม และดีกว่ากลุ่มอื่นๆ

การจัดสรรสินทรัพย์ลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นประกันภัยรถยนต์ และบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด (ทุกกลุ่มบริษัท) จะเน้นการลงทุนที่มีความเสี่ยงต่ำที่สุด มีสภาพคล่องสูงที่สุด และมีหลักทรัพย์หรือรัฐบาลเป็นประกัน ซึ่งสินทรัพย์ประเภทที่มีความเสี่ยงต่ำ จะให้ผลตอบแทนที่ต่ำด้วยเช่นกัน เนื่องจากบริษัทประกันวินาศภัยส่วนใหญ่ต้องการที่จะคงความมั่นคง และคงความน่าเชื่อถือของฐานะการเงินของบริษัท ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของเดียน-เตน นิคมบริรักษ์ และคณะ (2542: 23) ที่พบว่า บริษัทประกันวินาศภัยโดยรวมลงทุนในสินทรัพย์ที่มีสภาพคล่องสูงในสัดส่วนค่อนข้างมาก คือ สูงกว่าร้อยละ 70 ของสินทรัพย์ที่มีรายได้ทั้งหมด ซึ่งทำให้เห็นว่า ธุรกิจประกันวินาศภัยไม่น่าจะได้รับผลกระทบจากวิกฤติการณ์ทางเศรษฐกิจ เนื่องจากมีสภาพคล่องที่ดี ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับการลงทุนของธุรกิจประกันภัยของมูกดา โควะกุล (2537: 67) ซึ่งอธิบายไว้ว่า บริษัทประกันภัยมีลักษณะที่สำคัญในการลงทุนคือ หลักเกณฑ์ประกันความมั่นคง มีความเสี่ยงต่ำ ผลประโยชน์ตอบแทนที่จะได้รับจะต้องมากพอ มีการกระจายการลงทุน และความสามารถในการที่จะเปลี่ยนเป็นเงินสด ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของเจมส์ เอส ไทร์สแมน (James S. Trieschmann. 1998: 663) ที่กล่าวไว้ว่า บริษัทประกันภัยจะต้องทำให้เบี้ยประกันภัยที่ได้รับมานั้นเกิดผลประโยชน์และผลตอบแทน โดยการบริหารเงินเบี้ยประกันภัยให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้เพียงพอต่อการจ่ายสินไหมทดแทน และค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ดังนั้น บริษัทประกันภัยจะต้องเลือกและพิจารณาเรื่องการลงทุนต่อให้เหมาะสม เนื่องจาก รายได้จากการลงทุน มีส่วนสำคัญในการชดเชยการขาดทุนจากการรับประกันภัย

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

จากการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและสัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย แยกตามกลุ่มของบริษัทที่เน้น และไม่เน้นประกันภัยรถยนต์ และแยกตามขนาด สามารถอภิปรายผลได้ ดังนี้

- กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

1. จากการวิเคราะห์ พบว่า บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด โดยเฉลี่ยมีความสามารถในการทำกำไร และมีผลตอบแทนต่าง ๆ ที่น้อยกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ซึ่งสามารถสะท้อนถึงค่าสินไหมทดแทน ค่าใช้จ่ายในการพิจารณารับประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ค่าจ้างและค่าบำเหน็จที่สูงกว่ากลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ดังนั้น หน่วยธุรกิจที่จะตัดสินใจดำเนินธุรกิจร่วมและลงทุนในบริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด ควรพิจารณาถึงผลตอบแทนที่จะได้รับจากการลงทุน

2. จากการวิเคราะห์ พบว่า บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด ขาดสภาพคล่อง ไม่มีความสามารถในการชำระหนี้ ขาดความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม และขาดความสามารถในการชำระหนี้สินหมุนเวียน เนื่องจากการที่บริษัทขาดสภาพคล่อง ย่อมแสดงถึงความไม่มั่นคงในฐานะการเงินของกิจการ ซึ่งจะทำให้ลูกค้า และคู่ค้าเกิดความไม่เชื่อมั่นในกิจการ ดังนั้น บริษัทจึงควรเพิ่มสภาพคล่อง โดยการลดหนี้สินหมุนเวียน เช่น ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายต่าง ๆ และเพิ่มสินทรัพย์สภาพคล่อง เช่น เงินสดและเงินฝากธนาคาร โดยการเพิ่มทุนจากการขายหุ้น หรือการกู้ยืมเงินจากธนาคาร หรือการออกหุ้นกู้

3. จากการวิเคราะห์ พบว่า บริษัทประกันวินาศภัยที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด เน้นการลงทุนที่มีความเสี่ยงต่ำที่สุด มีสภาพคล่องสูงที่สุด และมีหลักทรัพย์หรือรัฐบาลเป็นประกัน ซึ่งสินทรัพย์ประเภทที่มีความเสี่ยงต่ำ จะให้ผลตอบแทนที่ต่ำด้วยเช่นกัน ดังนั้น บริษัทจึงควรพิจารณาเรื่องบริหารความเสี่ยง และสัดส่วนการลงทุนสำหรับสินทรัพย์ลงทุนแต่ประเภทให้มีความเหมาะสม ไม่ควรลงทุนในสินทรัพย์ประเภทเงินสดและเงินฝากธนาคารมากเกินไป เนื่องจากสินทรัพย์ประเภทนี้ให้ผลตอบแทนที่ต่ำมากที่สุด จึงควรลงทุนในสินทรัพย์ประเภทตัวเงินหรือหุ้นกู้ เนื่องจากสินทรัพย์ประเภทนี้จะให้ผลตอบแทนที่ค่อนข้างสูง เพื่อให้การลงทุนนั้นๆ มีประสิทธิภาพมากที่สุด เนื่องจาก เงินกองทุนที่นำไปลงทุนในสินทรัพย์ลงทุนนั้น เป็นของผู้ถือหุ้นที่ได้มาเพื่อการบริหารกิจการ

- กลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์

จากการวิเคราะห์ พบว่า บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด มีการพึงพิงการทำประกันภัยต่อมาก ซึ่งการกระจายความเสี่ยงภัยให้บริษัทที่รับประกันภัยต่อมากเท่าใด ก็ย่อมต้องแบ่งผลตอบแทนหรือเบี้ยประกันภัยให้บริษัทที่รับประกันภัยต่อมากขึ้นด้วยเช่นกัน และมีการขยายงานที่น้อยเกินไป โดยเฉพาะกลุ่มบริษัทขนาดเล็ก มีความผันผวนของนโยบายในการขยายงาน ซึ่งส่งผลให้บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์ มีการขยายงานที่น้อยเกินไป ดังนั้น บริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์ ในทุกขนาด จึงควรพิจารณาเรื่องการรับความเสี่ยงภัย และการทำประกันภัยต่อ เนื่องจากการทำประกันภัยต่อมากเกินไป หรือน้อยเกินไป ย่อมไม่ส่งผลดีต่อฐานะทางการเงินของบริษัทได้ ทั้งนี้ หน่วยธุรกิจที่จะตัดสินใจดำเนินธุรกิจร่วม และลงทุนในกลุ่มบริษัทดังกล่าว ควรพิจารณาถึงผลตอบแทนที่จะได้รับจากการลงทุน และควรพิจารณาเรื่องนโยบายการขยายงานให้ชัดเจน ลดความผันผวนของนโยบายเพื่อการขยายงานที่ต่อเนื่อง สม่ำเสมอ โดยควรให้การขยายงานกิจการนั้น อยู่ภายใต้ขีดความสามารถของตน เพื่อความต่อเนื่อง ทั้งนี้ หน่วยธุรกิจที่จะตัดสินใจดำเนินธุรกิจร่วม และลงทุนในบริษัทประกันวินาศภัยที่ไม่เห็นการประกันภัยรถยนต์ ที่มีขนาดเล็ก จึงควรพิจารณาถึงแนวโน้มและนโยบายการขยายงานของบริษัทในกลุ่มนี้อย่างละเอียด

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

ควรนำผลการวิจัยในครั้งนี้ ไปวิเคราะห์เปรียบเทียบกับกฎเกณฑ์มาตรฐาน Risk Based Capital (RBC) ที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) เป็นผู้กำหนดขึ้น และจะเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 เป็นต้นไป เพื่อให้ทราบว่าบริษัทประกันวินาศภัยในแต่ละกลุ่มจะสามารถดำเนินธุรกิจตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวได้หรือไม่

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- กรีทิพย์ มงคลชัยอรัญญา. (2550). *การประกันภัยรถยนต์*. (เอกสารประกอบการสัมมนา).
กรุงเทพฯ: ทีอาร์ เทรนนิงแอนด์คอนซัลติง. อัดสำเนา.
- กฤษฎา เสกตระกูล. (2541, กรกฎาคม-ธันวาคม). การเปรียบเทียบฐานะการเงินของกลุ่มธนาคารพาณิชย์ไทย. *วารสารบริหารธุรกิจรังสิต* 1(1): 33-47.
- การบริหารความเสี่ยงภัยเสี่ยงภัย*. สืบค้นเมื่อ 17 มีนาคม 2551 , จาก http://www.meo.or.th/mearmo/data/risk_total.pdf
- การเสี่ยงภัย การประกันภัย และหลักพื้นฐานของการประกันภัย*. สืบค้นเมื่อ 14 กันยายน 2550, จาก <http://tsl.tsu.ac.th/file.php/1/courseware/math/lesson1/index.html>
- เกษม คุ่มพรสิน. (2543). *ศักยภาพของบริษัทประกันวินาศภัยไทยในสหัสวรรษใหม่: การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ และวิสัยทัศน์*. วิทยานิพนธ์ เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต(เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- คณะอนุกรรมการส่งเสริมการประกันภัย. (2549). *คู่มือวิชาการประกันภัย*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ชัชพร วงศ์เลิศวาทีก. (2547). *การวิเคราะห์ความมั่นคงของบริษัทประกันวินาศภัย*. สารนิพนธ์ เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต(เศรษฐศาสตร์การเงิน). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง. ถ่ายเอกสาร.
- จิตาพร ชารากิจ. (2550). *การอ่านและวิเคราะห์งบการเงินเพื่อสามารถบริหารธุรกิจประกันวินาศภัยอย่างมีประสิทธิภาพ*. (เอกสารประกอบการสัมมนา). กรุงเทพฯ: ทีอาร์ เทรนนิงแอนด์คอนซัลติง. อัดสำเนา.
- ณิชากมล ตันติวณิชานนท์. (2548). *เศรษฐศาสตร์การประกัน*. กรุงเทพฯ: ทีพีเอ็น เพรส.
- เดือนเด่น นิคมบริรักษ์; สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์; และนิพนธ์ พัวพงศกร. (2542). *โครงการแผนแม่บทกระทรวงพาณิชย์ พ.ศ. 2540 – 2549 การกำกับดูแลธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย*. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.
- ต้นอ้อ ห้อยยี่งู. (2548). *การทำประกันภัยต่อ(Reinsurance) ของบริษัทประกันภัยในประเทศไทย: ภาพรวม พฤติกรรม และผลการดำเนินงาน*. งานวิจัยเฉพาะเรื่อง เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต(เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. (2545). *เทคนิคการวิเคราะห์งบการเงินบริษัทจดทะเบียน*. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: ส่วนสิ่งพิมพ์ ฝ่ายสื่อสารองค์กร ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย.

- เต็มสุข บุญภักดิ์. (2541). *การวิเคราะห์กำหนดาเนินงานและฐานะการเงินของธุรกิจประกันภัย*. (เอกสารประกอบการบรรยาย). กรุงเทพฯ: กองตรวจสอบและกำกับ กรมการประกันภัย.
- ชนชนม์ โอภาเฉลิมพันธ์. (2542). *ความสามารถในการประกอบกิจการของบริษัทประกันวินาศภัย*. วิทยานิพนธ์ เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ชนิตฐา ชุณหิณ. (2547). *การวิเคราะห์ประสิทธิภาพในการรับประกันภัยต่อของบริษัทประกันวินาศภัยไทย*. สารนิพนธ์ สม. (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง. ถ่ายเอกสาร.
- นรเทพ ภาณุทัต. (2547). *การวิเคราะห์โครงสร้างตลาดและผลปฏิบัติการเปรียบเทียบการบริหารงานของบริษัทประกันวินาศภัยระหว่างกลุ่มชาวไทยกับกลุ่มชาวต่างประเทศในช่วงปี 2538-2545*. งานวิจัยเฉพาะเรื่อง เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต(เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พรรณนิภา วรกล้าปี. (2547, กันยายน). *ปัญหาสภาพคล่องเรื้อรัง มรสุมซัดธุรกิจประกันภัย*. *ดอกเบี๋ย*. 23(279): 79-83.
- เพชร ชุมทรัพย์. (2546). *วิเคราะห์งบการเงิน*. กรุงเทพฯ: สำนักงานพิมพ์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- _____. (2544). *หลักการลงทุน*. พิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพฯ: สำนักงานพิมพ์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เพลินพิศ อุดมรัตนชัยกุล. (2544). *พฤติกรรมการลงทุนของบริษัทประกันชีวิตในประเทศไทย โดยพิจารณาจากปัจจัยการรับประกันภัย และขนาดของธุรกิจ*. งานวิจัยเฉพาะเรื่อง เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต(เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. ถ่ายเอกสาร.
- บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด(มหาชน). (2547). *ความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจประกันวินาศภัยไทย*. รายงานวิจัย ฉบับที่ 2/2547.
- ปนัดดา ทองนพคุณ และคณะ. (2532). *การเงินธุรกิจ*. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: สำนักงานพิมพ์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- มนู เพ็ญนภักดิ์. (2546). *อัตราการเติบโตของการลงทุนของธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์ เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง. ถ่ายเอกสาร.
- มุกดา ไควหกุล. (2537). *การประกันภัย*. กรุงเทพฯ: สยามเตชั่นเนอร์ชิพพลายส์.

- มุกดา ไควหกุล; และกฤษฎา เสกตระกูล. (2543, มกราคม-มิถุนายน). การเปรียบเทียบฐานะการเงินของกลุ่มธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทย ก่อนและหลังวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจปี 2540. *วารสารบริหารธุรกิจรังสิต*. 2(4): 59-86.
- วรรณวิมล อุดมเวทย์นันท์. (2545). *การลงทุนของธุรกิจประกันชีวิตในประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์ เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง. ถ่ายเอกสาร.
- สินีนานู สุภรณ์ไพบูลย์. (2551). *เศรษฐศาสตร์การเงินและการธนาคาร*. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สุกัลยา ฉัตรงามวิจิตร. (2540). *การเปรียบเทียบภาวะการแข่งขันและฐานะทางการเงินของบริษัทประกันชีวิตในประเทศไทยโดยแบ่งตามขนาดธุรกิจ*. วิทยานิพนธ์ วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต(เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. ถ่ายเอกสาร.
- สุธรรม พงศ์สำราญ; วิรัช ฌ สงขลา; และพึงใจ พึ่งพานิช. (2539). *หลักการประกันวินาศภัย*. กรุงเทพฯ: โอ.เอส. พรินติ้ง เฮ้าส์.
- สุพาดา สิริกุดตา และคณะ. (2545). *การเงินธุรกิจ*. กรุงเทพฯ: ธรรมสาร.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2550). *ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทย ไตรมาสที่ 2/2550*. สืบค้นเมื่อ 9 พฤศจิกายน 2550, จาก www.nesdb.go.th
- อำนาจ วงศ์พินิจวโรคม. (2536). *ความมั่นคงของธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์ เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- Douglas M. Hodes; Sholom Feldblum; and Antoine A. Neghaiw. (1999). *North American Actuarial Journal. The Financial Modeling Of Property Casualty Insurance Companies*. 3(3): 41-69.
- Frederick G. Crane. (1984). *Insurance Principles and Practice*. New York: John Wiley & Sons.
- James S. Trieschmann; and Sandra G. Gustavson. (1998). *Risk Management and Insurance. 10th Edition*. Ohio: International Thomson Publishing.
- John J. Klein. (1986). *Money and the Economy. 6th Edition*. Orlando: Harcourt Brace Jovanovich.
- Mark S. Dorfman. (1998). *Introduction to Risk Management and Insurance 6th Edition*. New Jersey: Prentice Hall.

Martin Eling; Hato Schmeiser; and Joan T. Schmit. (2007, Spring). Risk Management & Insurance Review. *The Solvency II Process: Overview and Critical Analysis*. 10(1): 69-85.

National Association of Insurance Commissioners (NAIC). (1998, July). The NAIC Insurance Regulatory Information System. *NAIC Research Quarterly*. 4(3): 17-20.

Suk Hun Lee; and Jorge L. Urrutia. (1996, March). The Journal of Risk and Insurance. *Analysis and Prediction of Insolvency in the Property-Liability Insurance Industry: A Comparison of Logit and Hazard Models*. 1(63): 121-130.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย

ภาคผนวก ก

ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย

1. ประวัติความเป็นมาของการประกันภัย

ประวัติความเป็นมาของการประกันภัยในต่างประเทศ

นิชากมล ตันติวณิชชานนท์ (2548: 2-39) ได้กล่าวถึงประวัติความเป็นมาของการประกันภัยในต่างประเทศไว้ว่า เมื่อราว 3 พันปีก่อนคริสต์ศักราช การค้าขายของพ่อค้าชาวจีนต้องอาศัยการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำแยงซีเกียง ซึ่งเป็นแม่น้ำที่มีกระแสน้ำไหลเชี่ยว มีเกาะแก่ง และหินใต้น้ำจำนวนมาก ซึ่งเป็นสาเหตุให้เรือบรรทุกสินค้ามักจะอัปปางลง และส่งผลให้สินค้าในเรือเกิดความเสียหาย พ่อค้าชาวจีนเหล่านั้น จึงคิดวิธีกระจายความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายต่อสินค้าบนเรือด้วยการกระจายสินค้าของตน เฉลี่ยฝากไว้กับเรือบรรทุกสินค้าหลายๆ ลำ หากมีเรือลำใดอัปปางลง พ่อค้าก็จะสูญเสียสินค้าเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ไม่ต้องสูญเสียสินค้าหมดทั้งลำเรือ เช่น หากมีเรือ 10 ลำ แต่ละลำบรรทุกสินค้า 100 ทีบ พ่อค้าต้องการบรรทุกสินค้า 50 ทีบ ก็จะกระจายบรรทุกใส่เรือจำนวน 10 ลำ ลำละ 5 ทีบ เมื่อเกิดเหตุเรืออัปปาง 1 ลำ สินค้าของพ่อค้าคนนั้นก็สูญเสียไปเพียง 5 ทีบเท่านั้น ดังนั้น หลักการกระจายความเสี่ยงภัยดังกล่าวก็คือ กฎของการเฉลี่ย (Law of Average) ซึ่งเป็นหลักพื้นฐานของการประกันภัย

ประมาณ 5 พันปีที่ผ่านมา มีชาวบาบิโลเนียอาศัยอยู่บริเวณลุ่มแม่น้ำยูเฟรติส ได้ผลิตสินค้าและใช้ให้ทาสบริวารเป็นผู้ออกเรือขายตามเมืองต่างๆ แต่ทาสบริวารเหล่านี้ไม่มีสิทธิในการตัดสินใจเรื่องการต่อรองราคาสินค้า จึงต้องเปลี่ยนให้บุคคลอื่นเป็น “พ่อค้าเร่” (Traveling Salesman) หรือสมัยนั้นเรียกว่า “Dramatha” แปลว่า “คนตีกลอง” แทน โดยมีข้อตกลงกันระหว่างผู้ผลิตสินค้ากับพ่อค้าเร่ว่า ถ้าพ่อค้าเร่สามารถทำกำไรได้จากการขายสินค้า เขาจะต้องแบ่งกำไรครึ่งหนึ่งให้กับผู้ผลิตสินค้า แต่หากเกิดการสูญเสียสินค้าขึ้นไม่ว่าจะเป็นความผิดของพ่อค้าเร่หรือไม่ พ่อค้าเร่ก็จะถูกยึดทรัพย์สิน และภรรยา รวมทั้งบุตรของพ่อค้าเร่จะต้องกลายเป็นทาสของผู้ผลิตสินค้า ซึ่งข้อตกลงดังกล่าวไม่ยุติธรรมจึงมีการตกลงกันใหม่ว่า หากความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้านั้น ไม่ใช่ความผิดของพ่อค้าเร่ แต่เกิดจากการถูกปล้น หรือเรืออัปปาง ผู้ผลิตสินค้าจะไม่มีสิทธิในการยึดทรัพย์สิน และภรรยา รวมทั้งบุตรของพ่อค้าเร่ได้ จะเห็นได้ว่าการใช้ทรัพย์สิน ภรรยาและบุตรของพ่อค้าเร่ประกันสินค้าที่นำจากผู้ผลิตไปขายยังต่างเมือง ซึ่งคล้ายกับการประกันภัยนั่นเอง

ต่อมาชาวกรีกได้รับเอาความคิดของชาวบาบิโลเนียมาใช้ในการเดินเรือของตน คือ เมื่อชาวกรีกต้องการเงินทุน เพื่อไปซื้อสินค้าแล้วนำลงเรือไปขายยังต่างเมือง ก็จะสามารถกู้ยืมเงินจากนายทุนได้โดยใช้เรือ หรือสินค้าของเขาค้ำประกันเงินกู้ยืม หากเขาไม่สามารถนำเงินมาใช้คืนนายทุน เขาก็จะต้องถูกยึดเรือ หรือสินค้า แต่ถ้าเรือบรรทุกสินค้าสูญเสีย นายทุนจะไม่มีสิทธิยึดเรือหรือสินค้าไป จึงนับได้ว่าการประกันภัยทางทะเลได้เริ่มขึ้นในขณะนี้ ซึ่งได้ถึงกับมีการจัดตั้งเป็นสถาบันการประกันภัยทางทะเลในกรุงเอเธนส์สมัยนั้น

คริสต์ศตวรรษที่ 12 ชาวลอมบาร์ดได้อพยพจากประเทศอิตาลีไปยังกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ และจัดตั้งสถาบันการประกันภัยทางทะเลขึ้นเพื่อให้ความคุ้มครองเรือ และสินค้าที่ขนส่งทางทะเล ซึ่งเป็นการช่วยกระจายความเสี่ยงของความเสียหายทางทะเลที่อาจเกิดขึ้นให้กับพ่อค้าที่ขนส่งสินค้าไปขายยังเมืองต่างๆ นับเป็นการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศอย่างหนึ่ง โดยกลุ่มพ่อค้าเหล่านี้จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียม หรือที่เรียกว่า “เบี้ยประกันภัย” เป็นค่าตอบแทนให้แก่ผู้รับประกันภัย

คริสต์ศตวรรษที่ 17 นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ (Edward Lloyd) เจ้าของร้านกาแฟบนถนน Tower Street ริมน้ำเทมส์ ในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษได้มีความสนใจเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลของลูกค้าที่เข้ามาตีหมากาแฟในร้านประจำ จึงพยายามหาข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเรื่องเส้นทางการเดินเรือ สถิติการขนส่งสินค้าของเรือลำต่างๆ เรื่องเกี่ยวกับกัปตัน ลูกเรือ ฯลฯ จนกระทั่งใน ค.ศ. 1771 จึงได้ตั้งคณะกรรมการเพื่อบริหารธุรกิจประกันภัยของลอยด์ (Lloyd's Insurance) ในปัจจุบันเรียกว่า “สถาบันลอยด์แห่งลอนดอน” (Lloyd's of London) ซึ่งเป็นแหล่งรวบรวมผู้รับประกันภัยส่วนบุคคล เพื่อให้บริการข่าวสารการประกันภัยโดยเฉพาะการประกันภัยทางทะเลแก่สมาชิก เนื่องจากธุรกิจประกันภัยของลอยด์ได้กำเนิดมานานจึงถือว่าเก่าแก่และใหญ่ที่สุดในโลก ด้วยเหตุนี้ Edward Lloyd จึงเป็น “บิดาแห่งการประกันภัย”

ประวัติความเป็นมาของการประกันภัยในประเทศไทย

นิชาคมล ตันติวณิชชานนท์ (2548: 2-39) ได้กล่าวถึงประวัติความเป็นมาของการประกันภัยในประเทศไทยไว้ว่า ประเทศไทยมีการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา ซึ่งมีการขนส่งสินค้าทางทะเล จึงเกิดการประกันภัยทางทะเลเป็นประเภทแรกขึ้นในประเทศไทย โดยชาวต่างชาติ

ราว พ.ศ. 2368 สมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 3 พระองค์ทรงสั่งซื้อเครื่องพิมพ์ดีดพร้อมการซื้อประกันภัย เพื่อประกันความสูญเสียระหว่างการขนส่งสินค้าจากประเทศอังกฤษมายังประเทศไทย จึงนับว่าการประกันภัยได้เริ่มแผ่เข้ามาในประเทศไทย และอาจกล่าวได้ว่าไทยได้รู้จักวิธีการประกันภัย หรือการประกันภัยทางขนส่งสินค้าของได้เริ่มตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3

ธุรกิจประกันภัยได้เริ่มมีขึ้นในประเทศไทย เมื่อ พ.ศ. 2399 สมัยรัชกาลที่ 4 คือ มีชาวฝรั่งเศษเข้ามาตั้งห้างค้าขายมากมาย ซึ่งบางห้างได้เป็นตัวแทนบริษัทประกันภัยต่างประเทศด้วย (ที่มา : <http://tsl.tsu.ac.th>) ได้แก่

1. ห้างบอเนียว ซึ่งตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2399 เป็นตัวแทนของ Netherlands India Sea and Fire Insurance Company รับประกันทางทะเล และประกันอัคคีภัย กับเป็นตัวแทนของ North China Insurance Company
2. ห้างสก๊อต ตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2399 เหมือนกัน เป็นตัวแทนของ Ocean Marine Insurance Company
3. ห้างบิกเคนแบ็ก ซึ่งตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2401 เป็นตัวแทนของ Colonial Sea and Fire Insurance Company

สมัยนั้นบริษัทหรือห้างที่จะตั้งกิจการประกันภัยโดยตรงขึ้นในเมืองไทยยังไม่มี เว้นแต่บริษัทเรือเมลี่จีนสยามได้รับอำนาจพิเศษให้ดำเนินกิจการรับประกันอัคคีภัย และการประกันภัยทางทะเล และได้มีบริษัทตั้งขึ้นอีกมากมายในเวลาไล่เลี่ยกัน เช่น ห้างสยามอิมพอร์ต เป็นตัวแทนของ Motor Union Insurance Company รับประกันรถยนต์ แสดงว่าการประกันภัยต่างๆ ไม่ใช่เป็นของใหม่สำหรับเมืองไทยเลย เคยมีมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5

กฎหมายฉบับแรกเท่าที่ค้นพบ ที่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการประกันภัย คือพระราชบัญญัติลักษณะเข้าหุ้นส่วนและบริษัท ร.ศ.130 (พ.ศ. 2454) ซึ่งมาตรา 115 บัญญัติว่า “บริษัทเดินรถไฟ รถมราง บริษัทรับประกันต่างๆ บริษัททำการคลังเงินเหล่านี้ ท่านห้ามมิให้ตั้งขึ้นนอกจากได้รับพระบรมราชานุญาต”

ใน พ.ศ. 2467 ได้มีการบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ขึ้น มีบรรพ 3 ลักษณะ 20 เป็นเรื่องการประกันภัยรวมอยู่ด้วย เป็นการรับรู้ข้อตกลงในเรื่องประกันภัยว่าเป็นสัญญาที่ผูกพันชอบด้วยกฎหมาย และได้มีบทบัญญัติลักษณะห้างหุ้นส่วนบริษัท มาตรา 1014 กล่าวไว้ว่า ห้ามมิให้ตั้งห้างหุ้นส่วนบริษัท เพื่อทำการประกันภัยขึ้น เว้นแต่จะได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตเป็นพิเศษ ซึ่งเท่ากับว่าเป็นการเริ่มควบคุมการก่อตั้งบริษัทประกันภัยไม่ให้ตั้งโดยเสรี แต่ยังมีได้ควบคุมการดำเนินกิจการโดยตรง

ชาวต่างประเทศในขณะนั้น ได้ติดต่อขออนุญาตประกอบธุรกิจประกันภัยกับกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม แต่ทางกระทรวงพาณิชย์และกระทรวงคมนาคมยังไม่พร้อมที่จะรับการจดทะเบียนประกอบธุรกิจประกันภัยในทันที เพราะเห็นว่าการประกันภัยเป็นธุรกิจที่ต้องดำเนินโดยมีส่วนเกี่ยวพันถึงสาธารณชนในด้านความผาสุกและปลอดภัย จึงได้มีการกำหนดธุรกิจประกันภัยไว้ในกฎหมายที่ว่าด้วยความผาสุกและปลอดภัยแห่งสาธารณชน ทั้งจำเป็นต้องกำหนดระเบียบการปฏิบัติในการควบคุมธุรกิจให้มีมาตรฐานและปลอดภัยด้วย

สำหรับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 พ.ศ. 2467 ดังกล่าวข้างต้นได้ถูกยกเลิก และใช้บทบัญญัติบรรพ 3 ที่ตรวจชำระใหม่ ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2472 ซึ่ง บรรพ 3 ที่ตรวจชำระใหม่ก็มีบทบัญญัติลักษณะ 20 ว่าด้วยประกันภัยตั้งแต่มาตรา 861 ถึงมาตรา 897 และมีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน (ที่มา : <http://tsl.tsu.ac.th>)

การริเริ่มก่อตั้งบริษัทประกันภัยของคนไทย (ที่มา : <http://tsl.tsu.ac.th>)

ใน พ.ศ. 2472 นั้น มีบริษัทประกันภัยที่ก่อตั้งขึ้นในประเทศไทยโดยคนไทยเป็นบริษัทแรกคือ บริษัท เตียอันเป่าเฮียม จำกัด ซึ่งในปีนั้นเองมีอีกหลายบริษัท คือ บริษัท เซ่งเซียงหลี ประกันภัยชนากิจและพาณิชย์การ จำกัด, บริษัท เชียงอาน รับประกันอัคคีภัยและอุทกภัย จำกัด เป็นบริษัทประกันวินาศภัยทั้งสิ้น

ในช่วงเวลาตั้งแต่ พ.ศ. 2472 จนถึงก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 คือ พ.ศ. 2484 นั้นมีบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทยเพียง 10 บริษัทเท่านั้น ส่วนบริษัทต่างประเทศได้จดทะเบียนถึง 62 บริษัท สำหรับบริษัทของคนไทยนั้นเป็นบริษัทประกันวินาศภัย ไม่มีบริษัทที่ประกอบการประกันชีวิต ส่วนบริษัทต่างประเทศเป็นทั้งบริษัทประกันวินาศภัย และบริษัทประกันชีวิต

บริษัทประกันชีวิตของคนไทยนั้นเพิ่มได้เริ่มก่อตั้งขึ้นเมื่อเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ขึ้นแล้ว เพราะในช่วงสงครามโลกนั้นเอง บริษัทประกันภัยของต่างประเทศตกอยู่ในฐานะชนชาติศัตรูต้องหยุดประกอบกิจการไปเกือบทั้งหมด บริษัทประกันชีวิตของคนไทยบริษัทแรกคือ บริษัทไทยเศรษฐกิจประกันภัย จำกัด ซึ่งจดทะเบียนใน พ.ศ. 2485 ปีเดียวกันนี้มีอีกบริษัทซึ่งมีคนไทยเป็นผู้ก่อตั้งคือ บริษัทไทยประกันชีวิต จำกัด ก็ได้จดทะเบียนเช่นกัน

ประโยชน์ของการประกันภัย

คณะอนุกรรมการส่งเสริมการประกันภัย (2549: 3) ได้กล่าวถึงประโยชน์ของการประกันภัยไว้ ดังนี้

1. ด้านผู้เอาประกันภัย

การประกันภัยเป็นการสร้างความมั่นใจให้กับผู้เอาประกันภัยว่า หากทรัพย์สินที่นำมาทำประกันภัยไว้ได้รับความเสียหายจากภัยที่เอาประกันภัยไว้ จะได้รับการชดเชยค่าสินไหม ซึ่งผู้เอาประกันภัยสามารถนำเงินที่ได้รับจากบริษัทประกันภัยไปสร้าง ชื้อหรือจัดหาทรัพย์สินนั้นใหม่ เพื่ออยู่อาศัย ดำรงชีวิต หรือดำเนินกิจการต่อไปได้ ถ้าปราศจากการประกันภัย ผู้ประสบภัยอาจจะไม่สามารถจัดหาทรัพย์สินกลับคืนมาได้ นอกจากนี้ ผู้เอาประกันภัยจะได้รับประโยชน์จากการประกันภัย ดังนี้

- ถือเป็นภาระให้หลักประกันต่อบุคคลและครอบครัวของผู้เอาประกันภัยเมื่อมีบุคคลในครอบครัวเสียชีวิตไป
- เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะได้รับชดเชย ค่าเสียหายนั้นจากผู้รับประกันภัย
- สามารถลดหย่อนภาษีรายได้บุคคลธรรมดา

2. ด้านเศรษฐกิจและสังคม

- ช่วยสร้างความมั่นคงในสังคม ทำให้สังคมมีหลักประกันความปลอดภัย
- เป็นการลดความไม่แน่นอนในสังคม
- เป็นสวัสดิภาพของสังคม
- ช่วยให้มีการระดมทุน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ
- ช่วยปลูกฝังให้เกิดนิสัยการประหยัดและการออมทรัพย์

3. ด้านธุรกิจ

- เป็นตลาดการจ้างงานที่สำคัญ เนื่องจากธุรกิจประกันภัยมีจำนวนมาก และมีการจ้างบุคลากรจำนวนมาก

- ก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการประกอบธุรกิจ เมื่อผู้ลงทุนสามารถลดการเสี่ยงภัย โดยการประกันภัยแล้ว ย่อมใช้ความสามารถและเวลาให้แก่การมุ่งหากำไรได้มากยิ่งขึ้น
- ก่อให้เกิดเสถียรภาพในการประกอบธุรกิจ คือ ธุรกิจสามารถโอนความเสี่ยงภัยเรื่องความไม่แน่นอนของกำไรให้กับบริษัทประกันภัยได้ โดยเสียเบี้ยประกันภัยตามจำนวนที่ตกลงกันไว้ ซึ่งจะทำให้ต้นทุนการผลิตแน่นอนขึ้น และการลงทุนก็มีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น
- เป็นหลักประกันของสินเชื่ออนุมัติของธนาคาร เพื่อสร้างความมั่นใจให้ธนาคารว่าจะสามารถเรียกเงินกู้คืนได้
- ช่วยให้เกิดการค้าขายระหว่างประเทศเป็นไปอย่างดี
- ช่วยให้การคำนวณต้นทุนใกล้เคียงต่อความเป็นจริง

ประเภทของการประกันภัย สามารถแบ่งประเภทของการประกันภัย โดยพิจารณาการแบ่งประเภทได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

1. การแบ่งประเภทของการประกันภัยตามหลักการทางธุรกิจประกันภัย
2. การแบ่งประเภทของการประกันภัยตามหลักวิชาการประกันภัย

การแบ่งประเภทของการประกันภัยตามหลักการทางธุรกิจประกันภัย สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทหลักๆ คือ

1. การประกันชีวิต (Life Insurance)
2. การประกันวินาศภัย (Non-Life Insurance) เป็นการประกันภัยใดๆ ที่ไม่ใช่การประกันชีวิต ซึ่งแบ่งได้เป็น 4 ประเภท คือ
 - 2.1 การประกันภัยรถยนต์
 - 2.2 การประกันอัคคีภัย
 - 2.3 การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง
 - 2.4 การประกันภัยเบ็ดเตล็ด

การแบ่งประเภทของการประกันภัยตามหลักวิชาการประกันภัย

คณะกรรมการส่งเสริมการประกันภัย (2549: 61) ได้แบ่งประเภทของการประกันภัยไว้เป็น 3 ประเภทหลักๆ คือ

1. การประกันภัยเกี่ยวกับบุคคล (Insurance of the person) เป็นการประกันภัยเกี่ยวกับภัยที่ก่อให้เกิดความเสียหายเกี่ยวกับบุคคลหรือที่เกิดกับบุคคล ได้แก่
 - 1.1 การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล (Personal Accident Insurance) ซึ่งจะคุ้มครองผู้เอาประกันภัยตลอด 24 ชั่วโมง ทั่วโลกเป็นเวลา 1 ปี ในกรณีประสบอุบัติเหตุและทำให้เสียชีวิต สูญเสียอวัยวะและสายตา ทุพพลภาพหรือบาดเจ็บต้องรับการรักษาพยาบาล โดยสามารถจะขยายการคุ้มครองในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยถูกฆ่า

1.2 การประกันภัยอุบัติเหตุการเดินทาง (Travel Accident Insurance) สำหรับบุคคล และกลุ่มทั่วไป จะคล้ายคลึงกับการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล แต่จะคุ้มครองผู้เอาประกันภัยเฉพาะในช่วงระยะเวลาเดินทาง และภายในเส้นทางที่ระบุไว้เท่านั้น ซึ่งมีทั้งแบบรายเดี่ยว และแบบรายกลุ่มเช่นกัน

1.3 การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลสำหรับผู้โดยสารเรือโดยสารรับจ้าง (Boat Carrier) ซึ่งผู้ประกอบการเรือโดยสารรับจ้างมีหน้าที่ตามพระราชบัญญัติผู้ประกอบการเรือโดยสารรับจ้างที่จะต้องจัดทำประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลสำหรับผู้โดยสารซึ่งใช้บริการของเรือ ตลอดจนผู้ที่กำลังขึ้นหรือกำลังลงจากเรือ ในกรณีที่ประสบอุบัติเหตุและมีผลให้เสียชีวิต สูญเสียอวัยวะและสาวยตา ทูพพลภาพถาวรสิ้นเชิง หรือบาดเจ็บต้องรับการรักษาพยาบาล

1.4 การประกันภัยอุบัติเหตุการเดินทางสำหรับธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ (Travel Accident Insurance for Tour operators and guides) ซึ่งผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวมีหน้าที่ตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 9 พ.ศ. 2543 ที่ออกโดยอำนาจของนายกรัฐมนตรีตามความในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. 2535 ที่จะต้องจัดให้มีการประกันภัยอุบัติเหตุให้กับนักท่องเที่ยวและมัคคุเทศก์ในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยว โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ สาวยตา หรือทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิงไม่ต่ำกว่าสองแสนบาทต่อคน และกรณีบาดเจ็บไม่ต่ำกว่าหนึ่งแสนบาทต่อคน เว้นแต่นักท่องเที่ยวมีประกันภัยอุบัติเหตุโดยผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวอื่นอยู่แล้ว

1.5 การประกันสุขภาพ (Health Insurance) คุ้มครองค่ารักษาพยาบาลของผู้เอาประกันภัยที่เกิดขึ้นจากการเจ็บป่วยจากโรคร้ายหรือการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ เช่น ค่าห้องพัก ค่าอาหาร ค่าปรึกษาแพทย์ ค่ายา เป็นต้น นอกจากนี้ยังคุ้มครองรวมถึงการสูญเสียรายได้อันเกิดจากความเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บด้วย

2. การประกันภัยทรัพย์สิน (Property Insurance) หมายถึง การประกันที่บริษัทผู้รับประกันภัยทำสัญญายินยอมที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือชดใช้เงินจำนวนหนึ่ง ให้กับผู้เอาประกันภัยในกรณีที่เกิดความเสียหายเกี่ยวกับทรัพย์สินที่เอาประกัน ซึ่งได้แก่

2.1 กริทธิพย์ มงคลชัยอรัญญา (2550: 1) ได้กล่าวไว้ว่า การประกันภัยรถยนต์ มี 2 ประเภทหลักๆ คือ

- 2.1.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ หมายถึง การที่เจ้าของรถแต่ละจะต้องทำประกันภัยรถยนต์ตามความคุ้มครองที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 “การประกันภัย พ.ร.บ.”
- 2.1.2 การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ หมายถึง การที่เจ้าของรถแต่ละคันตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ของตนด้วยความสมัครใจเอง เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นกับตัวรถ และ/หรือความรับผิดชอบตามกฎหมายที่อาจจะเกิดขึ้นในกรณีที่ขับรถไปเฉี่ยวชนรถ ทรัพย์สิน หรือบุคคลอื่นได้รับความเสียหาย บาดเจ็บหรือเสียชีวิต เป็นต้น ซึ่งในปัจจุบันสามารถแบ่งได้ 5 ประเภท ดังนี้
- (1) การประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 : (ชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของบุคคลภายนอก) + (รถยนต์เสียหาย) + (รถยนต์สูญหาย/ไฟไหม้)
 - (2) การประกันภัยรถยนต์ประเภท 2 : (ชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของบุคคลภายนอก) + (รถยนต์สูญหาย/ไฟไหม้)
 - (3) การประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 : (ชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของบุคคลภายนอก)
 - (4) การประกันภัยรถยนต์ประเภท 4 : (ทรัพย์สินของบุคคลภายนอก)
 - (5) การประกันภัยรถยนต์ประเภท 5 : (ชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของบุคคลภายนอก) + (รถยนต์เสียหายจากการชนกับยานพาหนะทางบก) ทั้งนี้ หากต้องการซื้อความคุ้มครองเพิ่มเติมเกี่ยวกับ รถยนต์สูญหาย/ไฟไหม้ ก็สามารถทำได้

2.2 การประกันอัคคีภัย (Fire Insurance)

- 2.2.1 การประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัย จะให้ความคุ้มครองสิ่งปลูกสร้าง (ไม่รวมฐานราก) ซึ่งใช้เป็นที่อยู่อาศัย เช่น บ้าน ทาวน์เฮ้าส์ รวมถึงทรัพย์สินภายในสิ่งปลูกสร้างนั้น นอกจากนี้ ผู้เอาประกันภัยยังสามารถขอซื้อความคุ้มครองเพิ่มเติม ซึ่งจะขึ้นอยู่กับพิจารณาของผู้รับประกันภัยประกอบด้วย
- 2.2.2 การประกันอัคคีภัยสำหรับสถานประกอบการ ให้ความคุ้มครองสิ่งปลูกสร้างที่ใช้ประกอบการกิจการต่างๆ (ไม่รวมฐานราก) เช่น ร้านค้า โรงภาพยนตร์ รวมถึงทรัพย์สินภายในสิ่งปลูกสร้างนั้นๆ ตลอดจนระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ภายในอาคารนั้น นอกจากนี้ ผู้เอาประกันภัยสามารถขอซื้อความคุ้มครองเพิ่มเติมได้ ซึ่งจะขึ้นอยู่กับพิจารณาของผู้รับประกันภัยประกอบด้วย

2.2.3 การประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก (Business Interruption Insurance) ให้ความคุ้มครองสถานประกอบการธุรกิจใดก็ตามที่เกิดไฟไหม้หรือภัยอื่น ๆ ที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้การประกันอัคคีภัยหรือการประกันความเสี่ยงภัยทุกชนิดของสถานประกอบการนั้น และทำให้ธุรกิจหยุดชะงักลงในช่วงที่ต้องหยุดเพื่อทำการซ่อมแซม โดยผู้เอาประกันภัยจะได้รับชดเชยสำหรับการสูญเสียกำไรขั้นต้น (Loss of Gross Profit) ค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มในการดำเนินงานตลอดจนค่าใช้จ่ายประจำ (Standing Charge) เช่น ค่าจ้าง เงินเดือนประจำ และภาระผูกพันทางการเงิน จนกระทั่งสามารถกลับคืนสู่สภาวะปกติได้

2.3 การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง (Marine Insurance) เป็นประกันภัยชนิดแรกของการประกันวินาศภัย ซึ่งคุ้มครองความสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดจากภัยทางทะเลในระหว่างการเดินทางต่อตัวเรือ หรือสินค้าที่บรรทุกไปในเรือ โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

2.3.1 การประกันภัยตัวเรือ (Hull Insurance)

2.3.2 การประกันภัยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Cargo Insurance)

2.3.3 การประกันภัยการขนส่งสินค้าในประเทศ (Inland Transit Insurance)

2.4 การประกันภัยเบ็ดเตล็ด เป็นการประกันภัยแบบต่างๆ ซึ่งไม่จัดอยู่ในการประกันอัคคีภัย การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง หรือการประกันภัยรถยนต์ เช่น

2.4.1 การประกันความเสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risks Insurance หรือ Industrial All Risks Insurance) คุ้มครองทรัพย์สินที่เอาประกันภัย เช่น อาคาร โกดัง โรงงาน เครื่องจักร วัตถุดิบ ฯลฯ ให้ความคุ้มครองความสูญเสียหรือเสียหายต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้จากอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่ได้ระบุยกเว้นไว้ในกรมธรรม์

2.4.2 การประกันภัยเจ้าบ้าน (Householder's Insurance) เป็นการประกันภัยที่มีจุดประสงค์เพื่อให้ความคุ้มครองต่อผู้เป็นเจ้าของอาคาร ประเภทบ้านอยู่อาศัย ฯลฯ ให้ได้รับความคุ้มครองหลายอย่างในกรมธรรม์เดียว

2.4.3 การประกันภัยโจรกรรม (Burglary Insurance) คุ้มครองความสูญเสียหรือความเสียหายของทรัพย์สินที่เอาประกันภัย

2.4.4 การประกันภัยสำหรับเงิน (Money Insurance) คุ้มครองความสูญเสียของเงินเดือน และ/หรือ ค่าจ้าง เงินภายในสถานที่เอาประกันภัยในเวลาทำงาน เงินภายในตู้เงินหรือห้องเงิน นอกเวลาทำงาน เงินภายนอกสถานที่

- 2.4.5 การประกันภัยความซื่อสัตย์ (Fidelity Guarantee Insurance) ค้ำครองความเสียหายทางการเงิน เนื่องจากการทุจริตของพนักงาน หรือลูกจ้างของผู้เอาประกันภัย
- 2.4.6 การประกันภัยกระจก (Plate Glass Insurance) ค้ำครองความเสียหายต่อกระจกที่ติดตั้งอยู่ในอาคาร เนื่องจากร้ายทุกชนิดที่มีได้ระบุยกเว้น
- 2.4.7 การประกันภัยแผ่นป้ายโฆษณา (Neon Sign Insurance) ค้ำครองแผ่นป้ายโฆษณาที่ติดตั้งอยู่บนถนนหรือบนตึกสูง ซึ่งได้รับความเสียหายจากไฟไหม้ ภัยธรรมชาติ และภัยอื่นๆ รวมถึงความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก
- 2.4.8 การประกันภัยเพื่อชดเชยผู้เล่นกอล์ฟ (Golfer's Indemnity Insurance) ค้ำครองความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในขณะที่เล่นกอล์ฟ ช้อม หรือฝึกหัด ทำให้ผู้เอาประกันภัยบาดเจ็บ เสียชีวิต หรืออุปกรณ์เสียหาย รวมถึงความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก
- 2.4.9 การประกันภัยพืชผล (Crop Insurance) ค้ำครองความเสียหายที่เกิดกับพืชผลทางการเกษตรที่รับประกันภัยไว้ อันเกิดจากภัยธรรมชาติ
- 2.4.10 การประกันภัยปศุสัตว์ (Livestock Insurance) ค้ำครองการเสียชีวิตของปศุสัตว์ที่รับประกันภัยไว้
- 2.4.11 การประกันภัยทางวิศวกรรม (Engineering Insurance)
- (1) การประกันความเสี่ยงภัยทุกชนิดของผู้รับเหมาก่อสร้าง
 - (2) การประกันความเสี่ยงภัยทุกชนิดของผู้รับเหมาติดตั้งเครื่องจักร
 - (3) การประกันภัยเครื่องจักรชำรุดเสียหาย
 - (4) การประกันภัยเครื่องอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์

3. การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมาย (Liability Insurance) หมายถึง การประกันที่เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมาย ที่เกิดจากการประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัย บุคคลในครอบครัว หรือลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยที่ทำให้บุคคลอื่นเสียชีวิต บาดเจ็บ หรือทรัพย์สินเสียหาย ซึ่งสามารถแบ่งประเภทการประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายได้ ดังนี้

- 3.1 การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Public Liability Insurance)
- 3.2 การประกันภัยความรับผิดจากผลิตภัณฑ์ (Product Liability Insurance)

3.3 การประกันภัยความรับผิดจากการประกอบวิชาชีพ (Professional Liability Insurance)

3.4 การประกันภัยเงินทดแทนคนงาน (Worker's Compensation Insurance)

3.5 การประกันภัยความรับผิดของนายจ้าง (Employer's Liability Insurance)

3.6 การประกันภัยความรับผิดของกรรมการและเจ้าหน้าที่ (Directors and Officers Liability Insurance)

3.7 การประกันภัยอิสรภาพ (Bail Bond Insurance)

การคำนวณเบี้ยประกันภัย (Premium)

หลักในการคำนวณเบี้ยประกันภัยมีความสำคัญต่อบริษัทประกันภัยมาก คือเบี้ยประกันภัยทำให้บริษัทดำรงอยู่ได้ การกำหนดเบี้ยประกันโดยทั่วไปคิดเช่นเดียวกับการกำหนดราคาสินค้า โดยถือหลักอุปสงค์ และอุปทานของตลาด กล่าวคือ บริษัทจะไม่กำหนดเบี้ยให้ต่ำกว่าต้นทุนของความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับบริษัท เพื่อคุ้มครองภัยนั้นภายในระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งรวมถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นตามปกติ และความเสียหายที่เรียกว่ามหันตภัยด้วย

คณะอนุกรรมการส่งเสริมการประกันภัย (2549: 28) ได้อธิบายไว้ว่า เบี้ยประกันภัยที่บริษัทประกันภัยคำนวณเก็บจากผู้เอาประกันภัย โดยปกติแล้วจะประกอบด้วย

- 1) ความเสียหายแท้จริงที่คาดคะเนตามสถิติ
- 2) ค่าใช้จ่ายในการบริหารงานบริษัทประกันภัย
- 3) เงินสำรองสำหรับความเสียหายที่คาดไม่ถึง

สูตรคำนวณเบี้ยประกันภัย

บริษัทประกันภัยมีสูตรที่ใช้ในกาคำนวณเบี้ยประกันภัย ซึ่งสามารถอธิบายได้ ดังนี้

$$\text{เบี้ยประกันภัย} = (P \times C) + E + L$$

| | |
|---------|--|
| เมื่อ P | แทน Probability หมายถึง ความเป็นไปได้ของการเกิดวินาศภัย |
| C | แทน Cost of Loss หมายถึง จำนวนความเสียหายโดยเฉลี่ย เมื่อเกิดวินาศภัยแต่ละครั้ง |
| E | แทน Expense หมายถึง ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทประกันวินาศภัย ซึ่งรวมถึงเงินที่จ่ายค่าบำเหน็จแก่ตัวแทนนายหน้าต่างๆ |
| L | แทน Loss Reserve หมายถึง ส่วนที่บริษัทประกันภัยได้บวกเผื่อไว้เพื่อป้องกันความผิดพลาดของสถิติ รวมทั้งสำรองฉุกเฉินในกรณีที่เกิดมหันตภัยเป็นครั้งคราวจนทำให้ความเสียหายแท้จริงที่กำหนดตาม |

การดำเนินงานของบริษัทประกันภัย

สากล ธนศาสตร์ยาวิบูล (2540: 279) ได้อธิบายเรื่องการทำงานของบริษัทประกันภัยไว้ว่า บริษัทประกันภัย มีลักษณะโครงสร้างการดำเนินงานที่คล้ายคลึงกับบริษัท โดยทั่วไป หน้าที่ดำเนินงานที่สำคัญของบริษัทประกันภัยสามารถแบ่งได้เป็น

1. หน้าที่หลัก : เกี่ยวข้องกับการประกันภัยโดยตรง ได้แก่

- 1) การพิจารณารับประกันภัย (Underwriting) เป็นการคัดเลือกภัยและประเภทของผู้ขอเอาประกันภัยว่าจะรับหรือปฏิเสธค่าขอเอาประกันภัย เพื่อให้พอมีกำไรจากการรับประกันภัย โดยในบางครั้งผู้พิจารณาจำเป็นต้องปฏิเสธเมื่อเห็นว่ามีความเสี่ยงภัยสูงเกินกว่าระดับที่บริษัทจะรับเสี่ยงภัยได้
- 2) การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย (Ratemaking) เป็นการกำหนดราคาของผู้ขอเอาประกันภัยจะต้องจ่ายให้แก่บริษัทประกันภัย การกำหนดราคาในการรับประกันภัยแตกต่างจากการกำหนดราคาสินค้าประเภทอื่นๆ เนื่องจากไม่สามารถทราบต้นทุนที่แน่นอนได้ จึงจำเป็นต้องอาศัยการคำนวณจากสถิติการเกิดภัย และสถิติอื่นๆ ประกอบกัน
- 3) การตลาด และการขาย (Production) ธุรกิจประกันภัยเป็นธุรกิจที่การให้บริการ โดยบริษัทสัญญาว่าจะชดใช้ค่าสินไหมให้แก่ผู้รับประโยชน์ในกรณีที่เกิดความเสียหายตามความคุ้มครองที่ระบุในสัญญา ดังนั้น บริษัทประกันภัยจึงจำเป็นต้องทำการวางแผนการตลาด การส่งเสริมการขาย ช่องทางการจำหน่าย และกำหนดราคาให้เหมาะสม เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาดของตนไว้ เนื่องจาก ผู้บริโภคจะมีความอ่อนไหวต่อการให้บริการมาก
- 4) การชดใช้ค่าสินไหม (Claim Settlement) สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่บริษัทให้สัญญาผู้เอาประกันภัยว่า จะชดใช้ค่าสินไหมในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นตามที่ระบุคุ้มครองไว้ในสัญญาประกันภัยนั้นๆ ดังนั้น งานด้านการชดใช้ค่าสินไหม จึงมีความจำเป็นไม่น้อยไปกว่าการพิจารณารับประกันภัย เนื่องจาก ธุรกิจประกันภัยเป็นธุรกิจที่การให้บริการ ซึ่งงานด้านการชดใช้ค่าสินไหมถึงเป็นงานด้านการบริการเช่นกัน
- 5) การประกันภัยต่อ (Reinsurance) บริษัทประกันภัยเป็นเหมือนผู้เอาประกันภัยทั่วไปที่จะต้องมีการกระจายความเสี่ยงภัยที่ตนรับไว้ออกไปสู่ผู้รับประกันภัยรายอื่น ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม กล่าวคือ บริษัทประกันภัยจะต้องมีการประกันภัยต่อเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรับประกันภัยที่มีจำนวนเงินเอา

2. หน้าทีรอง : สนับสนุนหน้าที่หลักของการประกันภัย

- 1) การบัญชี (Accounting) บริษัทประกันภัยจำเป็นต้องมีฝ่ายบัญชีเพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจเช่นเดียวกับบริษัททั่วไป
- 2) การประมวลผลข้อมูล (Electronic data Processing) ในการดำเนินงานของบริษัทประกันภัยในปัจจุบันส่วนใหญ่จะอาศัยเครื่องคอมพิวเตอร์ในการ บันทึกการต่างๆ, เก็บข้อมูล, วางแผนการตลาด และการคำนวณต่างๆ เนื่องจากการประกันภัยจะต้องอาศัยข้อมูล สถิติ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณารับประกันภัย และการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัทประกันภัยให้มากยิ่งขึ้น
- 3) การลงทุน (Investment) บริษัทประกันโดยทั่วไป ทั้งบริษัทประกันวินาศภัย และบริษัทประกันชีวิต จะรับเบี้ยประกันภัยล่วงหน้าจากผู้เอาประกันภัย และสามารถที่จะนำไปลงทุนเพื่อหาผลประโยชน์ตอบแทนก่อนการจ่ายค่าสินไหม และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ในการประกันวินาศภัยนั้น เป็นสัญญาระยะสั้นแบบปีต่อปีเท่านั้น จึงต้องลงทุนระยะสั้นๆ เช่น ลงทุนในตั๋วสัญญาใช้เงิน เงินฝากธนาคาร เพื่อรักษาสภาพคล่องให้มากพอในกรณีที่จำเป็นต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัย โดยทั่วไป ผลการลงทุนจะสะท้อนกลับในอัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทจะคิดจากผู้เอาประกันภัยแต่ละราย เนื่องจากบริษัทจะคำนวณเบี้ยประกันภัยในอัตราที่ต่ำลงหากผลตอบแทนจากการลงทุนเป็นที่น่าพอใจแล้ว ทั้งนี้ การลงทุนของบริษัทประกันภัยจะต้องอยู่ภายใต้ประกาศกระทรวงพาณิชย์
- 4) นิติการ (Legal Services) การขอใช้ค่าสินไหมแก่ผู้เสียหายมักเกิดปัญหาที่ได้คาดคิด จึงจำเป็นต้องอาศัยนิติกรของบริษัทในการแก้ปัญหาหากกฎหมาย ให้คำปรึกษาแนะนำหรือทบทวนเงื่อนไขกรมธรรม์ต่างๆ รวมถึงติดตามความเคลื่อนไหวด้านกฎหมายต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อการทำงานของธุรกิจประกันภัย

2. ทฤษฎีและหลักพื้นฐานเกี่ยวกับการประกันภัย

สุธรรม พงศ์สำราญ และคณะ (2539: 19) ได้ให้ทฤษฎีที่เกี่ยวกับการประกันภัยไว้ 3 เรื่องคือ

1. ทฤษฎีความน่าจะเป็น (Theory of Probability) เป็นทฤษฎีพื้นฐานที่บริษัทประกันภัยนำไปใช้เป็นค่าประมาณในการคำนวณเบี้ยประกันภัยที่จะเรียกเก็บจากผู้เอาประกันภัย โดย

$$P = \frac{a}{n}$$

โดยกำหนดว่า

| | | |
|---|-----|---|
| P | แทน | สิ่งที่น่าจะเกิดขึ้นได้มีอยู่เท่าไร |
| a | แทน | จำนวนเหตุการณ์ที่เราคาดว่าจะเกิดขึ้นได้ |
| n | แทน | จำนวนเหตุการณ์ที่มีทั้งหมดมีอะไรบ้าง |

2. กฎว่าด้วยจำนวนมาก (Law of large number) เป็นหลักกึ่งเศรษฐศาสตร์และประสบการณ์ กล่าวคือ การคาดคะเนหรือการคำนวณโอกาสของความน่าจะเป็นจะมีความน่าเชื่อถือสูงขึ้น หากจำนวนของตัวอย่าง(ข้อมูล) ที่ใช้ในการพยากรณ์นั้นมีมากขึ้น ดังนั้น หากเพิ่มจำนวนของวัตถุที่ร่วมเสี่ยงภัย หรือ วัตถุที่เอาประกันมากขึ้นแล้ว ค่าความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจริง จะเท่ากับค่าความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นได้ หรือมีความน่าจะเป็นที่จะเกิดความเสียหาย จะแม่นยำหรือถูกต้องมากขึ้น จึงเป็นประโยชน์สำหรับการคำนวณเบี้ยประกันภัยแต่ละประเภท กล่าวคือ การเสี่ยงภัยจะลดลง ถ้าจำนวนวัตถุที่มีส่วนในเหตุการณ์เสี่ยงภัยมากขึ้น

3. การควบคุมเรื่องการเงิน (สุธรรม พงศ์สำราญ และคณะ , 2539: 20) เพื่อให้บริษัทประกันภัยดำเนินการอยู่อย่างถาวร มีฐานะทางการเงินที่มั่นคง รัฐบาลจะควบคุมกองทุนของบริษัท อยู่เสมอ และกำหนดอัตราที่บริษัทจะสามารถรับประกันภัยได้ เช่น 10 จากทุนที่ชำระแล้วและกองทุน ส่วนที่เกินกว่านั้นให้ประกันต่อ (reinsurance) ให้กับบริษัทอื่น

นิชาคมล ตันติวณิชชานนท์ (2548: 2-39) ได้ให้ทฤษฎีที่เกี่ยวกับการประกันภัยไว้ 4 เรื่อง ซึ่ง 3 เรื่องแรกเหมือนของสุธรรม พงศ์สำราญ และคณะ ส่วนอีก 1 เรื่อง คือ

4. กฎของการเฉลี่ย (Law of average) เป็นหลักสำคัญในการประกันภัย เนื่องจากการประกันภัยเป็นแผนเฉลี่ยความเสียหายที่จะเกิดขึ้นระหว่างผู้ร่วมเสี่ยงภัย หรือผู้เอาประกันภัยด้วยกันในรูปของเบี้ยประกันภัย กรณีกลุ่มของผู้เอาประกันภัยมีมาก ความเสี่ยงจะถูกเฉลี่ยให้น้อยลง ทำให้ค่าเบี้ยประกันภัยมีอัตราต่ำลง และทำให้การดำเนินงานประกันภัยเป็นไปด้วยดี ในทางตรงกันข้าม ถ้ากลุ่มของผู้เอาประกันภัยมีน้อย ความเสี่ยงจะถูกเฉลี่ยให้มากขึ้น ทำให้ค่าเบี้ยประกันภัยมีอัตราสูงขึ้น และทำให้การดำเนินงานการประกันภัยไปได้ยาก

หลักพื้นฐานเกี่ยวกับการประกันภัยประกอบด้วย 6 ข้อ (ที่มา : <http://tsl.tsu.ac.th>)

1) หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย (Principle of Insurable interest) ส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่อาจเอาประกันได้ กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีกรรมสิทธิ์ สิทธิประโยชน์ หรือ ความรับผิดชอบตามกฎหมาย ในวัตถุที่เอาประกันภัย ขณะที่ทำสัญญาประกันภัย ส่วนการประกันภัยการขนส่งทางทะเล ดู ณ ขณะเกิดความเสียหาย (At the time of loss)

มาตรา 863 อันสัญญาประกันภัยนั้น ถ้าผู้เอาประกันภัยมิได้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้เช่นนั้นไซ้ ท่านว่ายอมไม่ผูกพันคู่สัญญาแต่อย่างหนึ่งอย่างใด

กล่าวโดยสรุป : ผู้มีส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย คือ ผู้ที่จะได้รับประโยชน์จากการที่ทรัพย์สินนั้นคงสภาพเดิม หรือจะได้รับความเสียหายจากการที่ทรัพย์สินนั้นถูกทำลาย

2) หลักสุจริตอย่างยิ่ง (Principle of Utmost good faith) หมายถึง การที่ผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัยมีความสุจริตใจต่อกัน ในขณะที่เข้าทำสัญญา กล่าวคือ จะต้องเปิดเผยข้อความจริง ไม่แถลงข้อความเท็จ และปฏิบัติตามคำรับรอง

สาระสำคัญที่ถือว่าปฏิบัติตามหลักสุจริตอย่างยิ่ง มี 3 ประการ คือ

- การเปิดเผยข้อความจริง (Representations)
- การไม่แถลงข้อความเท็จ (Non-Misrepresentations)
- การปฏิบัติตามรับรอง (Warranty) คือ ข้อความในสัญญาที่ผู้เอาประกันภัยตกลงจะกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งหรือไม่กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง อันกระทบความเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัย

3) หลักชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Principle of Indemnity) หมายถึง การที่มีความเสียหายเกิดขึ้นอันเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ได้รับประกันภัยไว้ ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิรับค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง วิธีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามหลัก (Methods of Indemnity)

- การชดใช้เป็นตัวเงินสด (Cash payment)
- การซ่อมแซม (Repair)
- การจัดหาทรัพย์สินมาทดแทน (Replacement)
- การทำให้กลับคืนสภาพเดิม (Reinstatement)

4) หลักการรับช่วงสิทธิ์ (Principle of Subrogation) หมายถึง หลักที่กำหนดว่าผู้รับประกันภัยสามารถรับช่วงสิทธิ์ทั้งปวงของผู้เอาประกันภัยที่จะเรียกร้องจากบุคคลภายนอกผู้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัย เมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงให้แก่ผู้เอาประกันภัย และความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นต้องเป็นการกระทำของมนุษย์ซึ่งเป็นบุคคลภายนอก ส่วนการประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัย หรือ ผู้รับประกันภัย ภัยจากธรรมชาติ (อุทกภัย วาตภัย) ผู้รับประกันภัยไม่สามารถรับช่วงสิทธิ์ได้

การประกันภัยที่จะใช้หลักการรับช่วงสิทธิ์ได้ มีลักษณะทั้ง 3 ประการ คือ

- เป็นวินาศภัย
- เป็นวินาศภัยที่เกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอก
- ผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงแล้ว

วัตถุประสงค์ของการรับช่วงสิทธิ เพื่อ

- เพื่อป้องกันการแสวงหากำไรของผู้เอาประกันภัย ซึ่งอาจรับผลประโยชน์ทั้ง 2 ทาง คือ จากผู้รับประกันภัยและจากผู้ก่อความเสียหาย
- เพื่อให้บุคคลผู้ก่อความเสียหายรับผิดชอบต่อความเสียหายที่ได้ก่อขึ้น

5) หลักการเฉลี่ย หรือร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Contribution Principle) เมื่อเกิดความเสียหาย แม้ว่าผู้เอาประกันภัยจะประกันภัยเกินมูลค่าส่วนได้เสีย หรือ เอาประกันภัยจากผู้รับประกันภัยหลายราย ซึ่งทำให้จำนวนเงินเกินกว่ามูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้น ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง โดยผู้รับประกันภัยจะเฉลี่ยชดใช้ค่าเสียหายดังกล่าวตามอัตราส่วน

หลักการเฉลี่ยจะใช้เมื่อเกิดกรณี ดังต่อไปนี้

- มีกรมธรรม์ 2 หรือมากกว่า 2 ฉบับ (Two or more policies of indemnity exist)
- ทุกกรมธรรม์รับประกันจากผู้มีส่วนได้เสียเดียวกัน (Cover Same Common Interest)
- รับประกันในวัตถุที่เอาประกันเดียวกัน (Same common Subject- Matter)
- ทุกกรมธรรม์รับประกันในภัยภัยเดียวกัน (Same common Peril)
- ทุกกรมธรรม์ที่คุ้มครอง มีอายุคุ้มครองอยู่ (Liable for the Loss)

วิธีการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนทำได้ 3 วิธี คือ

- ตามอัตราส่วน (Prorate)
- จ่ายเป็นจำนวนเงินเท่าๆ กัน (equal share) วิธีนี้ต้องระบุในสัญญาโดยผู้รับประกันภัยแต่ละรายจะชดใช้ค่าเสียหายให้เท่าๆ กัน แต่ไม่เกินตามกรมธรรม์ที่ระบุไว้ในแต่ละฉบับ
- จ่ายแบบสืบเนื่องเป็นลำดับ วิธีนี้ใช้ในกรณีการทำสัญญาประกันภัยตั้งแต่ 2 รายขึ้นไป โดยมีได้กระทำในวันเดียวกัน จะกำหนดให้ผู้รับประกันภัยลำดับแรก ชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริงก่อน ถ้าไม่สามารถชดใช้หมด ผู้รับประกันภัยรายต่อมาจึงเป็นผู้ชดใช้

6) หลักสาเหตุใกล้เคียง (Proximate cause) หมายถึง หลักที่กำหนดให้ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมอันเนื่องมาจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสาเหตุใกล้เคียงกับภัยที่ทำประกันภัยไว้ สาเหตุความใกล้เคียง คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นต่อเนื่องไม่ขาดตอน และเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัยแล้ว

ภาคผนวก ข

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ภาคผนวก ข

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านฐานะทางการเงินของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย

ด้านที่ 1 : ผลการวิเคราะห์ด้านความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้เอง(Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance) พิจารณาจากอัตราส่วน 3 อัตราส่วน

ตาราง 11 อัตราส่วนผลการวิเคราะห์ด้านความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้เอง(Capacity) และการประกันภัยต่อ (Reinsurance)

หน่วย : ร้อยละ

1) อัตราส่วนการรับเสี่ยงภัยต่อเงินกองทุน (Kenney Ratio : KNR)

1.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| ขนาดใหญ่ | 309.47 | 222.29 | 184.66 | 199.87 | 216.91 | 200.44 | 140.52 | 340.26 |
| ขนาดกลาง | 176.38 | 211.78 | 149.49 | 125.11 | 277.77 | 198.12 | 279.23 | 389.55 |
| ขนาดเล็ก | 237.71 | 169.31 | 170.50 | 198.03 | 203.40 | 159.02 | 56.74 | 147.35 |

1.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| ขนาดใหญ่ | 41.65 | 46.66 | 37.17 | 43.60 | 47.78 | 49.80 | 46.91 | 69.45 |
| ขนาดกลาง | 143.00 | 131.02 | 133.50 | 157.31 | 142.33 | 159.01 | 130.23 | 115.51 |
| ขนาดเล็ก | 81.86 | 47.57 | 35.11 | 43.28 | 38.89 | 73.71 | 58.55 | 102.19 |

2) อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง (Retention Ratio : RTR)

2.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ขนาดใหญ่ | 77.15 | 76.12 | 80.68 | 80.19 | 77.94 | 79.55 | 78.55 | 80.01 |
| ขนาดกลาง | 70.40 | 66.72 | 71.06 | 78.41 | 75.26 | 73.31 | 72.78 | 74.49 |
| ขนาดเล็ก | 82.05 | 84.53 | 72.21 | 72.87 | 74.27 | 74.25 | 75.60 | 80.73 |

2.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ขนาดใหญ่ | 37.35 | 38.19 | 41.64 | 41.95 | 38.49 | 43.22 | 44.27 | 46.85 |
| ขนาดกลาง | 41.49 | 34.46 | 39.10 | 47.98 | 48.05 | 47.86 | 44.08 | 45.67 |
| ขนาดเล็ก | 44.56 | 46.65 | 32.24 | 50.41 | 49.78 | 52.11 | 47.22 | 57.80 |

ตาราง 11 (ต่อ)

หน่วย : ร้อยละ

3) อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Change in Net Written Premium : CNWP)

3.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|--------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|
| ขนาดใหญ่ | 3.81 | -15.02 | 2.91 | 4.50 | 4.96 | 13.80 | 18.54 | 18.87 |
| ขนาดกลาง | -5.10 | -10.23 | 25.62 | 117.36 | 18.13 | 9.19 | 47.35 | 23.06 |
| ขนาดเล็ก | -1.77 | 18.89 | 17.94 | 31.94 | 16.67 | 40.03 | 39.13 | 39.85 |

3.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|
| ขนาดใหญ่ | 16.36 | 3.60 | -3.78 | 12.12 | 10.71 | 20.08 | 22.48 | 31.40 |
| ขนาดกลาง | -10.34 | 11.54 | 3.90 | 55.76 | 11.31 | 24.41 | -8.33 | -12.35 |
| ขนาดเล็ก | 4.21 | 193.40 | -11.89 | 9.88 | 15.51 | 40.15 | 44.58 | 42.52 |

ด้านที่ 2 : ผลการวิเคราะห์ด้านความสามารถในการทำกำไรและการประกอบธุรกิจ (Profitability & Activity) พิจารณาจากอัตราส่วน 13 อัตราส่วน

ตาราง 12 อัตราส่วนผลการวิเคราะห์ด้านความสามารถในการทำกำไรและการประกอบธุรกิจ (Profitability & Activity)

หน่วย : ร้อยละ

1) อัตราส่วนกำไรสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Profit on Net Earning Premium : RONEP)

1.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ขนาดใหญ่ | 1.51 | 14.86 | 9.67 | 14.15 | 9.04 | 12.87 | 13.81 | 13.48 |
| ขนาดกลาง | 24.73 | 37.87 | 18.33 | -4.57 | -3.77 | -6.06 | -0.02 | 3.50 |
| ขนาดเล็ก | 5.34 | 6.43 | 20.24 | 13.46 | 3.41 | 0.48 | 6.88 | -0.85 |

1.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ขนาดใหญ่ | 49.74 | 57.08 | 43.72 | 38.92 | 38.81 | 38.37 | 40.14 | 25.21 |
| ขนาดกลาง | -3.32 | 23.03 | 15.35 | 9.55 | 13.79 | 19.44 | 28.95 | 16.96 |
| ขนาดเล็ก | 39.11 | 121.73 | 34.14 | 48.33 | 19.10 | 57.96 | 36.11 | -0.30 |

ตาราง 12 (ต่อ)

หน่วย : ร้อยละ

2) อัตราผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น (Return on Equity : ROE)

2.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|-------|--------|-------|------|-------|-------|-------|
| ขนาดใหญ่ | 0.38 | -2.73 | 1.89 | 17.66 | 2.71 | 11.40 | 3.23 | 11.05 |
| ขนาดกลาง | 18.21 | 0.50 | 8.16 | 2.88 | 5.00 | -6.84 | -2.04 | -7.07 |
| ขนาดเล็ก | -3.31 | 2.96 | -12.89 | 2.23 | 4.88 | 4.97 | -7.23 | 8.40 |

2.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ขนาดใหญ่ | 15.27 | 15.26 | 11.44 | 11.43 | 12.56 | 11.86 | 11.68 | 14.15 |
| ขนาดกลาง | -4.51 | 30.36 | 20.39 | 12.25 | 19.90 | 29.31 | 39.65 | 20.62 |
| ขนาดเล็ก | 12.54 | 13.67 | 6.31 | 5.72 | 6.59 | -1.82 | 13.15 | 4.05 |

3) อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Asset : ROA)

3.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ขนาดใหญ่ | 1.65 | 1.58 | -2.37 | 4.76 | 1.94 | 3.66 | 3.09 | 4.05 |
| ขนาดกลาง | 2.83 | 2.18 | 3.28 | -3.04 | -4.21 | -3.92 | -0.23 | 0.71 |
| ขนาดเล็ก | 0.96 | 0.99 | -2.20 | 1.05 | 0.57 | -4.00 | 0.43 | -1.85 |

3.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|------|------|------|------|------|-------|------|
| ขนาดใหญ่ | 8.82 | 8.34 | 6.60 | 6.44 | 6.62 | 5.84 | 6.27 | 5.53 |
| ขนาดกลาง | -0.69 | 5.62 | 3.88 | 2.76 | 4.84 | 6.45 | 10.34 | 5.21 |
| ขนาดเล็ก | 5.37 | 6.95 | 4.02 | 3.45 | 5.39 | 1.73 | 2.77 | 0.77 |

4) อัตราส่วนกำไรจากการรับประกันภัยต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Underwriting Profit on Net Earned Premium : NUP)

4.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|-------|
| ขนาดใหญ่ | 9.10 | 7.79 | 7.78 | 10.45 | 3.44 | 11.70 | 9.06 | 13.39 |
| ขนาดกลาง | 12.85 | -52.80 | -11.34 | -2.30 | -3.77 | -1.25 | -6.30 | 1.94 |
| ขนาดเล็ก | 8.71 | -54.38 | -5.62 | 4.09 | -16.73 | -13.21 | -2.68 | -8.44 |

4.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|-------|--------|
| ขนาดใหญ่ | 50.42 | 49.72 | 40.64 | 48.10 | 42.33 | 32.42 | 25.33 | 48.88 |
| ขนาดกลาง | -7.89 | -1.28 | 9.22 | 13.34 | 20.30 | 25.22 | 19.90 | 28.43 |
| ขนาดเล็ก | 51.15 | -32.26 | -1.73 | 45.29 | 16.30 | -11.06 | 14.63 | -35.44 |

ตาราง 12 (ต่อ)

หน่วย : ร้อยละ

5) อัตราส่วนกำไรจากการรับประกันภัย (Underwriting Profit Margin : UPM)

5.1) บริษัทที่เน้นการรับประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ขนาดใหญ่ | 14.49 | 16.64 | 10.55 | 18.34 | 13.72 | 18.60 | 18.02 | 14.96 |
| ขนาดกลาง | 23.84 | -60.53 | -13.11 | -4.69 | -3.41 | -4.60 | -2.61 | 3.11 |
| ขนาดเล็ก | 12.28 | -60.00 | -16.52 | 2.25 | -2.05 | -3.03 | 0.65 | -5.12 |

5.2) บริษัทที่ไม่เน้นการรับประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|
| ขนาดใหญ่ | 19.53 | 13.45 | 20.84 | 27.75 | 26.15 | 14.68 | 17.47 | 22.88 |
| ขนาดกลาง | -30.11 | -10.15 | 0.17 | -0.40 | 7.57 | 11.94 | 15.54 | 10.65 |
| ขนาดเล็ก | 64.73 | -92.85 | -51.34 | -56.37 | -22.63 | -22.05 | -0.62 | -83.33 |

6) อัตราส่วนผลตอบแทนจากการลงทุน (Return on Investment : ROI)

6.1) บริษัทที่เน้นการรับประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|------|-------|------|------|------|------|------|------|
| ขนาดใหญ่ | 9.88 | 10.68 | 5.77 | 4.42 | 4.33 | 4.05 | 4.18 | 3.62 |
| ขนาดกลาง | 9.45 | 12.03 | 6.85 | 5.55 | 4.07 | 3.63 | 4.85 | 2.96 |
| ขนาดเล็ก | 9.96 | 14.52 | 8.56 | 6.36 | 6.17 | 4.32 | 3.85 | 3.53 |

6.2) บริษัทที่ไม่เน้นการรับประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|
| ขนาดใหญ่ | 9.63 | 11.58 | 5.20 | 3.81 | 3.77 | 3.78 | 3.20 | 2.76 |
| ขนาดกลาง | 10.02 | 12.89 | 6.48 | 6.14 | 4.58 | 3.78 | 3.32 | 2.95 |
| ขนาดเล็ก | 9.29 | 11.56 | 6.88 | 4.85 | 4.39 | 3.68 | 3.50 | 3.23 |

7) อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Net Investment Profit on Net Written Premium : IP)

7.1) บริษัทที่เน้นการรับประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|
| ขนาดใหญ่ | 18.64 | 22.68 | 11.89 | 8.74 | 7.46 | 7.40 | 8.63 | 6.69 |
| ขนาดกลาง | 45.10 | 45.00 | 17.17 | 7.62 | 5.99 | 5.23 | 6.55 | 3.94 |
| ขนาดเล็ก | 18.94 | 48.47 | 27.53 | 15.45 | 12.40 | 14.53 | 7.99 | 6.45 |

7.2) บริษัทที่ไม่เน้นการรับประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ขนาดใหญ่ | 43.52 | 51.36 | 25.20 | 16.77 | 16.15 | 15.15 | 12.08 | 8.87 |
| ขนาดกลาง | 25.39 | 31.86 | 12.93 | 7.58 | 6.77 | 5.79 | 6.14 | 6.37 |
| ขนาดเล็ก | 72.81 | 86.87 | 58.08 | 47.25 | 30.89 | 30.47 | 24.63 | 24.16 |

ตาราง 12 (ต่อ)

หน่วย : ร้อยละ

8 อัตราส่วนเปลี่ยนแปลงของเงินกองทุน (Change in Capital fund : CCF)

8.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|
| ขนาดใหญ่ | -10.80 | 23.98 | -5.40 | -9.73 | -38.04 | -18.97 | 26.16 | -28.38 |
| ขนาดกลาง | 8.67 | 23.93 | -20.35 | -73.86 | 13.11 | -15.27 | 22.83 | -7.40 |
| ขนาดเล็ก | -24.40 | 45.84 | -2.68 | -45.33 | -4.74 | -6.64 | 4.94 | -22.11 |

8.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|--------|
| ขนาดใหญ่ | 0.74 | 3.47 | 13.20 | -2.22 | 4.57 | 7.71 | 18.86 | -11.41 |
| ขนาดกลาง | -9.86 | 21.73 | 1.97 | 32.19 | -107.16 | 11.35 | 11.93 | -1.18 |
| ขนาดเล็ก | 2.41 | 21.35 | -1.26 | -7.14 | -12.77 | 0.72 | -1.06 | -5.74 |

9) อัตราส่วนรวมค่าสินไหมทดแทน ค่าจ้างและค่าบำเหน็จ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (Combined Ratio)

9.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| ขนาดใหญ่ | 85.51 | 83.36 | 89.45 | 81.66 | 86.28 | 81.40 | 81.98 | 85.04 |
| ขนาดกลาง | 84.51 | 160.53 | 113.11 | 104.69 | 103.41 | 104.60 | 102.61 | 96.89 |
| ขนาดเล็ก | 96.39 | 160.00 | 116.52 | 97.75 | 102.05 | 109.26 | 109.97 | 105.12 |

9.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| ขนาดใหญ่ | 80.47 | 86.55 | 79.16 | 72.25 | 73.85 | 85.32 | 82.53 | 77.12 |
| ขนาดกลาง | 130.11 | 110.15 | 99.83 | 100.40 | 92.43 | 88.06 | 84.46 | 89.35 |
| ขนาดเล็ก | 89.41 | 192.85 | 151.34 | 192.38 | 122.63 | 122.05 | 135.83 | 183.33 |

10) อัตราส่วนค่าสินไหมที่เกิดขึ้นสุทธิทั้งหมดต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Loss Ratio on Earning Premium : LR)

10.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ขนาดใหญ่ | 59.89 | 59.33 | 58.21 | 53.06 | 57.36 | 54.55 | 55.97 | 57.24 |
| ขนาดกลาง | 55.59 | 58.15 | 50.46 | 56.90 | 59.60 | 64.97 | 60.16 | 58.93 |
| ขนาดเล็ก | 51.08 | 88.82 | 58.00 | 42.77 | 50.76 | 38.03 | 52.33 | 52.33 |

10.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ขนาดใหญ่ | 38.04 | 43.80 | 39.10 | 31.62 | 36.00 | 42.82 | 40.69 | 42.03 |
| ขนาดกลาง | 76.65 | 58.20 | 45.66 | 51.25 | 51.28 | 47.12 | 41.17 | 41.71 |
| ขนาดเล็ก | 28.34 | 50.86 | 41.99 | 46.96 | 31.79 | 43.20 | 37.19 | 41.90 |

ตาราง 12 (ต่อ)

หน่วย : ร้อยละ

| 11) อัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัย (Underwriting Expenses Ratio : UER) | | | | | | | | |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 11.1) บริษัทที่เน้นการรับประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 25.49 | 30.62 | 30.36 | 28.28 | 27.60 | 24.94 | 24.62 | 25.86 |
| ขนาดกลาง | 86.39 | 66.67 | 49.74 | 39.64 | 41.74 | 37.08 | 37.17 | 36.70 |
| ขนาดเล็ก | 63.41 | 73.39 | 58.78 | 50.38 | 48.42 | 45.18 | 47.56 | 44.21 |
| 11.2) บริษัทที่ไม่เน้นการรับประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 41.12 | 39.91 | 38.64 | 37.22 | 37.85 | 35.88 | 35.02 | 31.68 |
| ขนาดกลาง | 50.83 | 52.26 | 53.89 | 40.11 | 41.73 | 38.82 | 45.54 | 50.13 |
| ขนาดเล็ก | 134.42 | 79.12 | 102.60 | 89.07 | 99.75 | 60.95 | 74.59 | 113.60 |
| 12) อัตราส่วนค่าจ้างและค่าบำเหน็จสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Commission & Brokerage Ratio on Net Earned Premium : CBR) | | | | | | | | |
| 12.1) บริษัทที่เน้นการรับประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 5.64 | 4.22 | 7.41 | 8.20 | 7.96 | 8.80 | 8.65 | 7.73 |
| ขนาดกลาง | 1.21 | -5.56 | 1.16 | 6.92 | 5.60 | 4.51 | 9.47 | 8.40 |
| ขนาดเล็ก | 18.15 | -8.13 | 4.39 | 0.89 | 7.01 | 7.19 | 1.62 | 6.81 |
| 12.2) บริษัทที่ไม่เน้นการรับประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | -31.43 | -31.08 | -23.21 | -18.68 | -14.16 | -10.51 | -3.01 | 2.98 |
| ขนาดกลาง | -18.88 | -15.84 | -14.99 | -6.24 | -8.71 | -13.10 | -8.68 | -11.36 |
| ขนาดเล็ก | 2.02 | -17.58 | -31.32 | -14.48 | -23.67 | -5.01 | -23.91 | -46.98 |
| 13) อัตราค่าใช้จ่ายดำเนินงานต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Operating Expenses Ratio on Net Earned Premium : OER) | | | | | | | | |
| 13.1) บริษัทที่เน้นการรับประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 25.61 | 29.17 | 31.24 | 28.59 | 28.91 | 26.85 | 26.00 | 27.80 |
| ขนาดกลาง | 28.93 | 102.39 | 62.66 | 47.79 | 43.81 | 39.63 | 42.44 | 37.95 |
| ขนาดเล็ก | 42.27 | 113.86 | 56.93 | 46.59 | 51.94 | 48.24 | 47.16 | 52.79 |
| 13.2) บริษัทที่ไม่เน้นการรับประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 42.42 | 42.75 | 40.06 | 40.63 | 37.85 | 42.51 | 41.84 | 35.10 |
| ขนาดกลาง | 53.46 | 51.94 | 54.17 | 49.15 | 41.16 | 40.95 | 43.29 | 47.65 |
| ขนาดเล็ก | 10.77 | 235.24 | 110.52 | 85.03 | 83.22 | 73.21 | 99.58 | 141.43 |

ด้านที่ 3 : ผลการวิเคราะห์ด้านสภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการจ่ายค่า
สินไหม พิจารณาจากอัตราส่วน 2 อัตราส่วน

ตาราง 13 อัตราส่วนผลการวิเคราะห์ด้านสภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการจ่ายค่า
สินไหม

หน่วย : ร้อยละ

1) อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio : LQR)

1.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|
| ขนาดใหญ่ | 76.13 | 116.21 | 102.70 | 82.23 | 65.53 | 63.91 | 48.34 | 41.42 |
| ขนาดกลาง | 184.36 | 166.67 | 163.97 | 97.57 | 72.44 | 37.38 | 32.25 | 33.68 |
| ขนาดเล็ก | 103.49 | 185.87 | 142.74 | 125.09 | 117.00 | 112.15 | 96.05 | 85.79 |

1.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| ขนาดใหญ่ | 260.22 | 444.22 | 420.16 | 347.27 | 332.04 | 208.05 | 95.40 | 54.19 |
| ขนาดกลาง | 174.37 | 246.95 | 226.63 | 170.50 | 76.10 | 89.56 | 91.24 | 72.04 |
| ขนาดเล็ก | 260.40 | 397.32 | 401.15 | 331.78 | 335.19 | 297.99 | 220.17 | 196.32 |

2) อัตราส่วนหนี้สินหมุนเวียนต่อสินทรัพย์สภาพคล่อง (Current Liability on Liquidity
Assets : CLOLA)

2.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| ขนาดใหญ่ | 96.66 | 88.29 | 125.54 | 123.26 | 149.98 | 106.49 | 202.18 | 209.30 |
| ขนาดกลาง | 155.76 | 109.10 | 95.32 | 72.84 | 194.51 | 203.78 | 234.31 | 159.42 |
| ขนาดเล็ก | 122.74 | 100.62 | 101.03 | 96.21 | 125.94 | 67.53 | 123.97 | 141.58 |

2.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|--------|-------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|
| ขนาดใหญ่ | 128.28 | 54.27 | 57.26 | 76.22 | 154.83 | 149.05 | 260.55 | 241.20 |
| ขนาดกลาง | 125.05 | 94.48 | 109.28 | 97.43 | 238.98 | 255.96 | 251.80 | 316.81 |
| ขนาดเล็ก | 59.18 | 44.32 | 59.65 | 56.65 | 104.84 | 66.77 | 64.18 | 98.48 |

ด้านที่ 4 : ผลการวิเคราะห์ด้านเงินสำรองต่างๆ (Reserve) พิจารณาจากอัตราส่วน 5 อัตราส่วน

ตาราง 14 อัตราส่วนผลการวิเคราะห์ด้านเงินสำรองต่างๆ (Reserve)

หน่วย : ร้อยละ

1) เงินสำรองเชิงเทคนิค (Technical Reserved : TRS)*

1.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-----------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| ขนาดใหญ่ | 1,077,492 | 990,226 | 1,113,317 | 1,105,360 | 1,115,978 | 1,206,910 | 1,383,286 | 1,507,114 |
| ขนาดกลาง | 186,352 | 203,844 | 230,098 | 295,276 | 304,274 | 326,498 | 427,838 | 522,489 |
| ขนาดเล็ก | 100,275 | 100,036 | 106,671 | 118,983 | 133,030 | 140,394 | 151,390 | 150,506 |

1.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| ขนาดใหญ่ | 331,178 | 356,377 | 366,310 | 409,839 | 454,053 | 524,396 | 644,740 | 1,151,139 |
| ขนาดกลาง | 151,280 | 179,728 | 169,746 | 238,443 | 249,168 | 270,018 | 228,449 | 232,410 |
| ขนาดเล็ก | 76,348 | 81,275 | 31,303 | 39,272 | 38,455 | 48,064 | 51,667 | 63,675 |

2) อัตราส่วนเงินสำรองเชิงเทคนิคต่อสินทรัพย์สภาพคล่อง (Technical Reserved on Liquidity

Assets : TROLA)

หน่วย : ร้อยละ

2.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| ขนาดใหญ่ | 177.21 | 136.81 | 146.50 | 188.88 | 228.10 | 207.24 | 309.75 | 389.08 |
| ขนาดกลาง | 123.47 | 99.42 | 122.92 | 158.29 | 177.98 | 281.03 | 269.90 | 273.40 |
| ขนาดเล็ก | 139.59 | 84.92 | 109.76 | 128.37 | 148.48 | 146.74 | 158.52 | 149.97 |

2.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|
| ขนาดใหญ่ | 73.13 | 26.53 | 31.96 | 56.19 | 69.56 | 68.68 | 152.48 | 236.41 |
| ขนาดกลาง | 44.76 | 40.39 | 44.02 | 58.76 | 131.08 | 111.16 | 103.33 | 128.39 |
| ขนาดเล็ก | 35.55 | 30.83 | 20.84 | 26.13 | 31.24 | 33.10 | 35.43 | 52.28 |

* หน่วย : พันบาท

ตาราง 14 (ต่อ)

หน่วย : ร้อยละ

| 3) อัตราส่วนเงินสำรองเชิงเทคนิคต่อเงินกองทุน (Technical Reserved on Capital Fund : TROCF) | | | | | | | | |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 3.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 214.58 | 148.76 | 172.30 | 203.30 | 189.99 | 173.76 | 156.82 | 244.75 |
| ขนาดกลาง | 82.91 | 129.64 | 48.48 | 79.32 | 172.52 | 314.49 | 192.80 | 271.83 |
| ขนาดเล็ก | 121.10 | 96.40 | 100.57 | 113.40 | 162.12 | 169.02 | 91.17 | 111.79 |
| 3.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 23.58 | 26.50 | 23.21 | 27.85 | 29.67 | 32.85 | 34.63 | 66.10 |
| ขนาดกลาง | 135.00 | 131.76 | 122.04 | 129.69 | 110.15 | 107.20 | 81.02 | 83.41 |
| ขนาดเล็ก | 40.79 | 29.21 | 19.68 | 29.26 | 29.39 | 51.99 | 31.18 | 63.39 |
| 4) อัตราส่วนผลรวมของเงินสำรองเชิงเทคนิคและเงินกองทุนต่อเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Technical Reserved and Capital Fund on Net Written Premium : TR&CF) | | | | | | | | |
| 4.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 128.37 | 171.42 | 162.91 | 161.48 | 206.35 | 197.00 | 204.10 | 176.31 |
| ขนาดกลาง | 152.97 | 199.99 | 194.99 | 199.00 | 175.60 | 156.19 | 155.65 | 147.84 |
| ขนาดเล็ก | 183.50 | 251.45 | 186.39 | 243.95 | 228.55 | 222.64 | 257.35 | 205.31 |
| 4.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 384.83 | 403.98 | 450.14 | 406.05 | 399.66 | 378.75 | 365.36 | 301.34 |
| ขนาดกลาง | 164.34 | 176.88 | 166.32 | 146.01 | 147.65 | 130.30 | 139.00 | 158.79 |
| ขนาดเล็ก | 351.24 | 382.19 | 325.38 | 305.04 | 304.41 | 269.76 | 376.75 | 354.54 |
| 5) อัตราส่วนผลรวมของเงินสำรองค่าสินไหมและค่าสินไหมทดแทนค้างจ่ายต่อเงินกองทุน (Losses Reserves and Unpaid Losses on Capital Fund : LRUL) | | | | | | | | |
| 5.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 108.41 | 78.45 | 81.62 | 126.69 | 109.76 | 92.12 | 80.06 | 106.76 |
| ขนาดกลาง | 110.76 | 67.41 | 27.44 | 13.59 | 57.98 | 112.42 | 75.04 | 137.34 |
| ขนาดเล็ก | 64.16 | 38.92 | 50.18 | 45.01 | 62.09 | 43.12 | 65.81 | 49.39 |
| 5.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 8.30 | 11.52 | 8.44 | 10.41 | 11.07 | 14.14 | 12.45 | 32.38 |
| ขนาดกลาง | 60.32 | 40.35 | 31.67 | 31.90 | 33.11 | 30.01 | 20.89 | 28.94 |
| ขนาดเล็ก | 24.02 | 8.03 | 7.69 | 8.46 | 17.25 | 12.77 | 17.41 | 19.09 |

2. ผลการวิเคราะห์สัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย

ผลการวิเคราะห์สัดส่วนการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย พิจารณาจากอัตราส่วน 2 อัตราส่วน

ตาราง 15 อัตราส่วนสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวม (Investment Assets on Total Assets)

หน่วย : ร้อยละ

| 1) อัตราส่วนสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวม (Investment Assets on Total Assets : IAOTA) | | | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 54.83 | 56.57 | 56.45 | 56.30 | 56.53 | 59.31 | 61.90 | 63.34 |
| ขนาดกลาง | 55.14 | 53.67 | 57.75 | 57.10 | 56.55 | 58.96 | 55.57 | 55.22 |
| ขนาดเล็ก | 65.69 | 58.47 | 56.36 | 59.62 | 56.71 | 57.89 | 58.30 | 58.29 |
| 1.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 77.10 | 76.38 | 77.95 | 80.03 | 71.02 | 72.19 | 77.86 | 72.79 |
| ขนาดกลาง | 59.15 | 61.42 | 39.39 | 52.14 | 56.57 | 61.09 | 61.04 | 66.03 |
| ขนาดเล็ก | 72.96 | 75.07 | 77.30 | 78.09 | 73.30 | 74.37 | 73.83 | 74.48 |

ตาราง 16 สัดส่วนการลงทุน (Investment Proportion : IVP)

หน่วย : ร้อยละ

| 1) สัดส่วนการลงทุน ประเภทหลักทรัพย์วางไว้กับนายทะเบียน | | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|
| 1.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 2.19 | 1.95 | 2.46 | 2.54 | 2.40 | 2.26 | 1.83 | 2.05 |
| ขนาดกลาง | 5.58 | 5.41 | 5.97 | 4.48 | 4.04 | 3.35 | 3.03 | 2.73 |
| ขนาดเล็ก | 13.24 | 14.18 | 16.20 | 12.76 | 12.52 | 9.55 | 8.74 | 9.41 |
| 1.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 0.83 | 0.77 | 0.75 | 0.72 | 0.70 | 0.59 | 0.51 | 0.51 |
| ขนาดกลาง | 3.25 | 3.09 | 4.87 | 4.69 | 2.66 | 2.00 | 2.12 | 1.92 |
| ขนาดเล็ก | 6.60 | 6.52 | 6.14 | 6.01 | 6.09 | 5.73 | 5.31 | 5.39 |

ตาราง 16 (ต่อ)

หน่วย : ร้อยละ

2) สัดส่วนการลงทุน ประเภทพันธบัตร

2.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ขนาดใหญ่ | 2.76 | 5.04 | 9.77 | 13.93 | 13.37 | 13.23 | 14.75 | 20.40 |
| ขนาดกลาง | 7.21 | 8.97 | 7.32 | 15.42 | 23.08 | 19.96 | 19.02 | 13.92 |
| ขนาดเล็ก | 1.53 | 2.93 | 9.61 | 14.81 | 13.97 | 17.62 | 16.15 | 17.15 |

2.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ขนาดใหญ่ | 1.70 | 2.51 | 5.99 | 22.92 | 12.16 | 6.16 | 15.88 | 13.46 |
| ขนาดกลาง | 10.63 | 9.57 | 18.43 | 11.61 | 39.45 | 57.49 | 58.47 | 57.73 |
| ขนาดเล็ก | 13.01 | 13.54 | 22.35 | 18.37 | 23.10 | 18.01 | 17.30 | 26.22 |

3) สัดส่วนการลงทุน ประเภทตัวเงินคลัง

3.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|------|------|------|------|-------|-------|------|-------|
| ขนาดใหญ่ | - | - | - | 1.15 | 9.96 | 7.56 | 2.02 | 3.11 |
| ขนาดกลาง | - | - | - | - | 10.42 | 21.83 | 5.40 | 24.60 |
| ขนาดเล็ก | - | - | - | - | 14.35 | - | 3.45 | 13.47 |

3.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|------|------|------|------|-------|-------|------|-------|
| ขนาดใหญ่ | - | - | - | - | 14.40 | 10.69 | 2.46 | 10.26 |
| ขนาดกลาง | - | - | - | - | 22.65 | 7.28 | 7.71 | 16.16 |
| ขนาดเล็ก | - | - | 9.86 | 2.71 | 8.41 | 28.93 | - | 25.28 |

4) สัดส่วนการลงทุน ประเภทตัวสัญญาใช้เงิน-ตัวแลกเงิน

4.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ขนาดใหญ่ | 25.54 | 16.02 | 15.19 | 15.56 | 13.43 | 12.58 | 14.25 | 10.67 |
| ขนาดกลาง | 28.31 | 15.97 | 13.11 | 14.43 | 12.56 | 18.72 | 23.65 | 17.68 |
| ขนาดเล็ก | 26.26 | 17.50 | 13.38 | 12.99 | 21.17 | 19.84 | 17.18 | 17.39 |

4.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์

| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ขนาดใหญ่ | 39.29 | 19.87 | 12.79 | 12.94 | 19.79 | 21.09 | 19.19 | 17.24 |
| ขนาดกลาง | 8.97 | - | - | 7.28 | 10.87 | 3.65 | 5.46 | 0.82 |
| ขนาดเล็ก | 19.63 | 11.63 | 14.86 | 8.86 | 13.05 | 15.10 | 20.94 | 16.26 |

ตาราง 16 (ต่อ)

หน่วย : ร้อยละ

| | | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 5) สัดส่วนการลงทุน ประเภทบัตรภาษีของกระทรวงการคลัง | | | | | | | | |
| 5.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ขนาดกลาง | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ขนาดเล็ก | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ขนาดกลาง | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ขนาดเล็ก | - | 0.03 | - | - | - | - | - | - |
| 6) สัดส่วนการลงทุน ประเภทหุ้นทุน | | | | | | | | |
| 6.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 11.98 | 10.93 | 11.89 | 10.36 | 12.24 | 13.17 | 26.34 | 25.41 |
| ขนาดกลาง | 13.79 | 10.12 | 12.25 | 11.64 | 9.96 | 8.31 | 9.73 | 13.12 |
| ขนาดเล็ก | 27.41 | 22.12 | 20.78 | 17.39 | 17.62 | 19.28 | 26.95 | 27.79 |
| 6.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 8.49 | 9.27 | 8.74 | 5.27 | 6.59 | 9.37 | 18.91 | 19.58 |
| ขนาดกลาง | 6.14 | 2.17 | 2.36 | 1.53 | 1.30 | 1.05 | 0.79 | 1.67 |
| ขนาดเล็ก | 16.51 | 10.98 | 8.98 | 7.88 | 7.93 | 9.30 | 14.44 | 14.17 |
| 7) สัดส่วนการลงทุน ประเภทหุ้นกู้-หุ้นกู้แปลงสภาพ | | | | | | | | |
| 7.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 3.25 | 4.83 | 8.63 | 10.32 | 11.34 | 10.43 | 10.23 | 12.78 |
| ขนาดกลาง | 4.80 | 4.15 | 5.16 | 10.01 | 10.21 | 7.91 | 13.65 | 8.35 |
| ขนาดเล็ก | 4.52 | 6.27 | 11.95 | 13.70 | 15.14 | 12.63 | 12.89 | 10.44 |
| 7.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 9.27 | 2.86 | 8.43 | 13.51 | 14.05 | 18.53 | 17.87 | 19.59 |
| ขนาดกลาง | 3.64 | 2.72 | 11.64 | 11.17 | 12.38 | 13.33 | 10.73 | 10.56 |
| ขนาดเล็ก | 0.86 | 2.34 | 6.80 | 11.44 | 12.59 | 11.98 | 12.58 | 11.99 |

ตาราง 16 (ต่อ)

หน่วย : ร้อยละ

| 8) สัดส่วนการลงทุน ประเภทหน่วยลงทุน | | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 8.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 4.39 | 4.44 | 12.82 | 17.50 | 17.77 | 20.24 | 18.81 | 17.09 |
| ขนาดกลาง | 3.47 | 1.77 | 7.52 | 7.35 | 10.65 | 15.89 | 17.31 | 14.55 |
| ขนาดเล็ก | 1.15 | 2.40 | 7.36 | 8.33 | 8.22 | 14.00 | 9.96 | 12.54 |
| 8.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 1.51 | 2.06 | 6.06 | 6.97 | 18.56 | 11.83 | 12.52 | 9.50 |
| ขนาดกลาง | 0.50 | 0.39 | 0.79 | 0.94 | 0.76 | 0.24 | - | - |
| ขนาดเล็ก | 1.95 | 0.44 | 3.71 | 3.51 | 3.54 | 8.02 | 7.65 | 10.44 |
| 9) สัดส่วนการลงทุน ประเภทใบสำคัญแสดงสิทธิการซื้อหุ้นสามัญ-หุ้นกู้-หน่วยลงทุน | | | | | | | | |
| 9.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 0.02 | 0.04 | 0.47 | 0.19 | 0.36 | 0.35 | 0.31 | 0.38 |
| ขนาดกลาง | 0.07 | 0.06 | 0.47 | 0.12 | 0.80 | 0.73 | 0.26 | 0.24 |
| ขนาดเล็ก | 0.16 | 0.44 | 1.15 | 1.00 | 2.53 | 1.90 | 1.90 | 5.77 |
| 9.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | - | 0.01 | 0.18 | 0.03 | 0.12 | 0.40 | 1.26 | 0.39 |
| ขนาดกลาง | 0.05 | - | - | - | - | - | - | - |
| ขนาดเล็ก | - | - | 0.15 | 0.03 | 0.57 | 1.37 | 0.02 | 0.02 |
| 10) สัดส่วนการลงทุน ประเภทเงินให้กู้ยืม โดยมีทรัพย์สินทำนองเป็นประกัน | | | | | | | | |
| 10.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 4.86 | 4.83 | 4.46 | 4.53 | 4.33 | 5.05 | 3.58 | 4.97 |
| ขนาดกลาง | 17.61 | 19.98 | 14.59 | 27.28 | 22.12 | 18.69 | 23.37 | 19.04 |
| ขนาดเล็ก | 18.66 | 8.33 | 9.07 | 16.54 | 12.55 | 7.62 | 4.38 | 5.14 |
| 10.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 1.68 | 2.15 | 1.49 | 1.28 | 1.18 | 1.48 | 1.10 | 0.97 |
| ขนาดกลาง | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ขนาดเล็ก | 2.16 | 2.12 | 1.76 | 1.08 | 0.31 | 0.59 | 0.73 | 0.95 |

ตาราง 16 (ต่อ)

หน่วย : ร้อยละ

| | | | | | | | | |
|---|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| 11) สัดส่วนการลงทุน ประเภทเงินให้กู้ยืม โดยมีหลักทรัพย์เป็นประกัน | | | | | | | | |
| 11.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 0.11 | - | 0.48 | - | - | - | - | - |
| ขนาดกลาง | - | - | - | 0.06 | - | - | - | - |
| ขนาดเล็ก | - | 0.21 | 0.11 | 0.01 | - | - | - | - |
| 11.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 1.18 | 1.93 | 2.11 | 1.88 | 1.60 | - | - | - |
| ขนาดกลาง | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ขนาดเล็ก | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 12) สัดส่วนการลงทุน ประเภทเงินให้กู้ยืม โดยมีธนาคารพาณิชย์ค้ำประกัน | | | | | | | | |
| 12.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | - | - | - | - | 0.32 | 1.78 | 1.23 | 2.38 |
| ขนาดกลาง | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ขนาดเล็ก | - | - | - | - | - | - | - | 11.50 |
| 12.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ขนาดกลาง | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ขนาดเล็ก | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 13) สัดส่วนการลงทุน ประเภทเงินให้กู้ยืม โดยมีบุคคลค้ำประกัน | | | | | | | | |
| 13.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 0.22 | 0.16 | 0.11 | 0.11 | 0.08 | 0.07 | 0.05 | 0.06 |
| ขนาดกลาง | 0.84 | 0.93 | 0.57 | 0.45 | 0.33 | 0.19 | 0.24 | 0.10 |
| ขนาดเล็ก | 0.60 | 0.53 | 0.68 | 0.58 | 0.38 | 0.42 | 0.51 | 0.39 |
| 13.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 |
| ขนาดใหญ่ | 0.09 | 0.08 | 0.07 | 0.08 | 0.07 | 0.07 | 0.06 | 0.11 |
| ขนาดกลาง | 0.03 | 0.04 | 0.07 | 0.12 | 0.05 | 0.08 | 0.09 | 0.11 |
| ขนาดเล็ก | 0.08 | 0.06 | 0.04 | 0.10 | 0.08 | 0.05 | 0.11 | 0.19 |

ตาราง 16 (ต่อ)

หน่วย : ร้อยละ

| | | | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| 14) สัดส่วนการลงทุน ประเภทเงินลงทุนให้เข้าซื้อรถ | | | | | | | | | |
| 14.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 | |
| ขนาดใหญ่ | 0.53 | 0.45 | 0.53 | 1.16 | 1.88 | 1.93 | 1.97 | 2.57 | |
| ขนาดกลาง | - | 0.77 | 0.60 | 0.41 | 0.29 | 0.08 | - | - | |
| ขนาดเล็ก | - | - | - | - | - | 3.31 | 11.72 | 17.27 | |
| 14.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 | |
| ขนาดใหญ่ | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| ขนาดกลาง | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| ขนาดเล็ก | - | - | - | - | - | 1.47 | 0.95 | 0.56 | |
| 15) สัดส่วนการลงทุน ประเภทเงินลงทุนให้เข้าทรัพย์สินแบบปลิซซิ่ง | | | | | | | | | |
| 15.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 | |
| ขนาดใหญ่ | 0.08 | 0.08 | 0.05 | - | - | - | - | - | |
| ขนาดกลาง | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| ขนาดเล็ก | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 15.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 | |
| ขนาดใหญ่ | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| ขนาดกลาง | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| ขนาดเล็ก | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 16) สัดส่วนการลงทุน ประเภทเงินสดและเงินฝากธนาคาร | | | | | | | | | |
| 16.1) บริษัทที่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 | |
| ขนาดใหญ่ | 52.66 | 60.22 | 48.61 | 43.31 | 36.55 | 35.98 | 24.11 | 17.37 | |
| ขนาดกลาง | 57.02 | 58.91 | 55.63 | 39.70 | 35.19 | 28.97 | 24.24 | 21.42 | |
| ขนาดเล็ก | 40.69 | 54.17 | 40.45 | 35.81 | 31.59 | 31.48 | 28.87 | 26.10 | |
| 16.2) บริษัทที่ไม่เน้นการประกันภัยรถยนต์ | | | | | | | | | |
| กลุ่ม | 2540 | 2541 | 2542 | 2543 | 2544 | 2545 | 2546 | 2547 | |
| ขนาดใหญ่ | 40.40 | 67.84 | 60.52 | 47.00 | 35.39 | 30.54 | 14.88 | 9.03 | |
| ขนาดกลาง | 66.78 | 82.02 | 61.85 | 62.66 | 9.88 | 14.88 | 14.63 | 11.03 | |
| ขนาดเล็ก | 69.63 | 71.09 | 58.79 | 57.31 | 57.37 | 50.59 | 50.21 | 49.07 | |

ประวัติย่อผู้ทำสารนิพนธ์

ประวัติย่อผู้ทำสารนิพนธ์

| | |
|------------------------------|---|
| ชื่อ ชื่อสกุล | นางสาวมธุรส อรุณรุ่งแสง |
| วันเดือนปีเกิด | 26 สิงหาคม 2522 |
| สถานที่เกิด | กรุงเทพมหานคร |
| สถานที่อยู่ปัจจุบัน | 119/292 ซอยนวมินทร์ 101 ถนนนวมินทร์ แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240 |
| ตำแหน่งหน้าที่การงานปัจจุบัน | ผู้จัดการแผนกฝึกอบรม |
| สถานที่ทำงานปัจจุบัน | บริษัท ทีอาร์ เทรนนิงแอนด์คอนซัลติง จำกัด |
| ประวัติการศึกษา | |
| พ.ศ. 2540 | ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) สาขาวิชาการบัญชี จากสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตพัฒนศึกษาพระนคร |
| พ.ศ. 2542 | ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) สาขาวิชาการบัญชี จากสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตพัฒนศึกษาพระนคร |
| พ.ศ. 2544 | บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาวิชาการบัญชี จากมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ |
| พ.ศ. 2552 | เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์การจัดการ จากมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ |