



ลักษณะธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทย

ก่อนที่จะวิเคราะห์การประหยัดจากขนาดของธุรกิจประกันวินาศภัยนั้น ในบทนี้จะแยกวิเคราะห์เป็น 2 ตอน ในตอนแรกจะกล่าวถึงประวัติความเป็นมาของธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทย และในตอนที่ 2 จะเป็นการวิเคราะห์ รายได้ ต้นทุน และผลการดำเนินงานของธุรกิจในด้านเพื่อให้เห็นลักษณะของธุรกิจประกันวินาศภัยพอเป็นสังเขป การวิเคราะห์นี้จะแยกตามชนิดหรือประเภทของการประกันวินาศภัย

2.1 ประวัติความเป็นมาของธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทย

ธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทย ได้กำเนิดขึ้นมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา กำลังรุ่งเรืองในการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศ การค้าขายต้องอาศัยเรือสำเภาและเรือกลไฟในการบรรทุกสินค้าไปยังประเทศคู่ค้า เพื่อประกันความเสียหายอันจะเกิดแก่สินค้าจึงได้มีการประกันภัยทางทะเลและการขนส่งขึ้นเป็นครั้งแรก¹ แต่เป็นกิจการที่ชาวต่างชาติทำประกันกันเอง

การประกันภัยที่ควรจะนับว่าเกิดขึ้นในประเทศไทยโดยตรงได้เริ่มจากสมัยรัชกาลที่ 4 เป็นต้นมา² คือในรัชกาลนี้มีชาวต่างชาติเข้ามาตั้งห้างค้าขายมาก ห้างเหล่านี้ปรากฏว่าบางห้างได้เป็นตัวแทนของบริษัทประกันภัยต่างประเทศด้วย เท่าที่ปรากฏคือ ห้างบอเนียว ห้างสก๊อต ห้างบิกเคนแบ็ก ซึ่งห้างเหล่านี้เป็นตัวแทนในการรับประกันภัยทางทะเลและประกันอัคคีภัย ในขณะที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายควบคุมกิจการประกันภัยแต่อย่างใด จนกระทั่งร.ศ. 130 (พ.ศ. 2454) มีประกาศกฎหมายที่กล่าวถึงการประกันภัยเป็นครั้งแรก คือ "พระราชบัญญัติลักษณะเข้า

¹ กระทรวงพาณิชย์, สำนักงานประกันภัย, เรื่องน่ารู้เกี่ยวกับการประกันภัย (กรุงเทพมหานคร, บริษัท สารมวลชน จำกัด, 2525)

² ชจร จันทรรัตน์, "ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการลงทุนของบริษัทประกันภัย" วิทยานพนธ์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2530.

หุ้นส่วน และบริษัท ร.ศ.130" และประกาศประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ต่อมาเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2468 กำหนดให้ผู้ประสงค์จะประกอบการประกันภัย จะต้องได้รับพระบรมราชานุญาตก่อน การประกอบกิจการธุรกิจประกันภัยจึงไม่สามารถก่อตั้งได้อย่างเสรีแต่เนิ่นมา ต่อมาในปี 2471 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พุทธศักราช 2471 ซึ่งในมาตรา 6 มีข้อความว่า "ในการพระราชทานพระบรมราชานุญาตหรือสัมปทานนั้น รัฐบาลจะกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ตามที่เห็นว่าจำเป็น เพื่อความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชนลงไว้ด้วยก็ได้" กระทรวงเศรษฐกิจได้ตรากำหนดเงื่อนไขประกาศกฎกระทรวง โดยเฉพาะสำหรับผู้ขออนุญาตประกอบธุรกิจประกันชีวิต และประกันวินาศภัย และประกาศใช้เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ.2472³ การกำหนดเงื่อนไขควบคุมกิจการประกันภัยขึ้นนั้นก็เพราะมีวัตถุประสงค์จะให้ความปลอดภัยแก่ประชาชนผู้เอาประกัน และทำให้ทราบถึงฐานะการเงินของบริษัทว่ามีความมั่นคงเพียงใด โดยกำหนดให้บริษัทประกันอัคคีภัยต้องมีหลักทรัพย์ประกันฝากไว้ต่อทางการเป็นจำนวนหนึ่งแสนบาท และบริษัทประกันชีวิตต้องฝากหลักทรัพย์ไว้ต่อทางการเมื่อเริ่มประกอบการประกันชีวิตจำนวนห้าหมื่นบาท และจะต้องฝากเพิ่มขึ้นจากจำนวนหนึ่ง ในสามของเบี้ยประกันที่บริษัทได้รับทุกปี อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พ.ศ.2471 ยังไม่พอที่จะควบคุมกิจการประกันวินาศภัยให้เป็นไปอย่างเหมาะสมที่จะเสริมหลักประกันความมั่นคงของบริษัทประกันวินาศภัยให้ดียิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้มีทุนมากพอควรกับการให้เงินเป็นเงินสำรองฝากไว้ต่อทางราชการเป็นหลักประกันมากขึ้น และการลงทุน จะต้องอยู่ในการควบคุมของทางราชการที่จะพิจารณาให้ความเห็นว่าบริษัทจะนำเงินไปลงทุน ในกิจการใดได้หรือไม่ ทางราชการจึงได้ร่างพระราชบัญญัติประกันวินาศภัยขึ้น และประกาศใช้เป็นกฎหมายเมื่อวันที่ 7 เมษายน พ.ศ.2510⁴ ซึ่งพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวยังใช้อยู่ตราบเท่าทุกวันนี้ การควบคุมธุรกิจประกันภัยเป็นไปอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ เพื่อให้ธุรกิจประกันภัยมีความมั่นคงและเป็นที่ยอมรับของประชาชน

³ กระทรวงพาณิชย์, สำนักงานประกันภัย, เรื่องนำรู้เกี่ยวกับการประกันภัย, พ.ศ.2525

⁴ "พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2510" ราชกิจจานุเบกษา, 14 เมษายน 2510

ประเภทของการประกันวินาศภัย

การดำเนินงานที่สำคัญของการประกันวินาศภัย คือ การตกลงทำสัญญาระหว่างบุคคล 2 ฝ่าย คือ ฝ่ายรับประกันภัย (Insurer) หรือบริษัทประกันภัยกับผู้เอาประกันภัย (Insured) โดยผู้รับประกันภัยจะเป็นผู้ใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งในกรณีเกิดวินาศภัย หรือเกิดเหตุอย่างอื่นขึ้นในอนาคต ดังได้ระบุในสัญญาแก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ และในการนี้ผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ตกลงจะส่งเงิน ซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัย ดังนั้น การพิจารณารับประกันภัยจึงต้องกระทำด้วยความระมัดระวังและรอบคอบ มีการควบคุมอย่างรัดกุม เพื่อป้องกันความผิดพลาด อันจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้รับประกันภัย และผู้เอาประกันภัย

ประเภทของการประกันวินาศภัยในประเทศไทย แบ่งออกตามลักษณะของภัย ดังนี้⁵

1. การประกันอัคคีภัย
2. การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง
3. การประกันภัยรถยนต์
4. การประกันภัยเบ็ดเตล็ด

1. การประกันอัคคีภัย (Fire Insurance) หมายถึง การประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายของทรัพย์สินที่เอาประกัน อันเกิดจากกรณีต่อไปนี้คือ

1.1 ไฟ (Fire) หมายถึง ไฟที่ลุกขึ้นมาเองเป็นเปลว เป็นไฟที่ไม่มีใครต้องการ หรือเป็นไฟที่ลุกกลามออกมาจากขอบเขตที่ตั้งใจไว้และทำลายทรัพย์สินต่าง ๆ ซึ่งกรณีเหล่านี้บริษัทประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ ส่วนความเสียหายที่เกิดเพราะความร้อนของเตารีดไฟฟ้าหรือเครื่องไฟฟ้าอื่น ๆ ไม่ถือว่าเป็นความเสียหายที่เนื่องจากไฟ

1.2 ฟ้าผ่า (Lightning) หมายถึง การที่ฟ้าผ่าลงมาทำความเสียหายแก่ทรัพย์สินที่เอาประกัน ไม่ว่าจะโดยตรงหรือสืบเนื่องมาจากฟ้าผ่า และไม่ว่าจะเกิดไฟขึ้นหรือไม่ก็ตาม แต่ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย ย่อมได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันไฟทั้งสิ้น

⁵ สุธรรม พงศ์สำราญ, วิรัช ฌ สงขลา และนิงใจ นิงพานิช, หลักประกันวินาศภัย, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2519)

1.3 การระเบิดของแก๊สที่ใช้ประกอบอาหารเพื่อการบริโภคในสถานที่ซึ่งมิได้เป็น
โรงงานทำแก๊ส (Gas used for domestic purposes)

1.4 ความเสียหายที่เกิดจากเหตุต่อเนื่องจากอัคคีภัย หมายความว่า ไฟไม่จำเป็นต้องทำความเสียหายให้ทรัพย์สินที่ทำประกันโดยตรง แต่เป็นความเสียหายทางอ้อมอันเนื่องมาจากการป้องกัน หรือระงับอัคคีภัยนั้น เช่น ความเสียหายเนื่องมาจากการใช้น้ำ หรือวัตถุเคมีอื่นในการดับไฟ การที่สิ่งก่อสร้างพังทลายลงมา หรือจากการขนย้ายทรัพย์สินเพื่อหนีไฟ เป็นต้น ซึ่งความเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะสาเหตุเหล่านี้ บริษัทรับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ

สำหรับภัยที่ถือว่าไม่อยู่ในความคุ้มครองของการประกันอัคคีภัย ได้แก่ ภัยสงคราม ภัยจากการจลาจล ภัยจากการระเบิด ภัยธรรมชาติ เป็นต้น นอกจากนี้ หากต้องการให้บริษัทประกันภัยคุ้มครองความเสียหายของทรัพย์สินที่เอาประกันอันเนื่องมาจากภัยพิเศษ ก็สามารถทำได้ โดยทำความตกลงเพิ่มกับบริษัทประกันภัย และจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่ม ตัวอย่างของภัยพิเศษ ได้แก่ ภัยที่เกิดจากลมพายุและลูกเห็บ (Windstorm and hail Insurance) ภัยที่เกิดจากแผ่นดินไหว (Earthquake) ภัยที่เกิดจากเจตนาของผู้อื่น (Vandalism and malicious acts) ภัยจากการจลาจล (Riot) เป็นต้น

2. การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง (Marine Insurance) หมายถึง การประกันความเสียหายของตัวเรือและสินค้าที่บรรทุกในยานพาหนะที่ทำการขนส่งระหว่างประเทศและภายในประเทศ

การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง แบ่งเป็นประเภทต่าง ๆ ดังนี้

2.1 การประกันภัยทางทะเลระหว่างประเทศ

2.1.1 การประกันภัยทางเรือ (Hull Insurance) ให้ความคุ้มครองตัวเรือและเครื่องจักร อุปกรณ์ประจำตัวเรือ ในกรณีได้รับความเสียหายจากภัยอันตราย เช่น คลื่นและลม ไฟไหม้ หรือภัยอื่น ๆ

2.1.2 การประกันภัยสินค้าที่ขนส่ง (Cargo Insurance) ให้ความคุ้มครองสินค้าทุกชนิดที่ขนส่งระหว่างประเทศ จากความเสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุต่าง ๆ เช่น เรือคว่ำ เรือจม เรือชนกัน เรือถูกไฟไหม้ อุบัติเหตุจากการชนของชิ้นหรือลงจากเรือ ฯลฯ

2.1.3 การประกันภัยความรับผิด (Liability Insurance) ให้ความคุ้มครองเจ้าของเรือ ในกรณีที่เรือไปทำความเสียหายแก่เรือลำอื่น ๆ ท่าเทียบเรือ เขื่อน สะพาน ทำให้เกิดความบาดเจ็บ สูญเสียชีวิตแก่ลูกเรือ กัปตันเรือ หรือบุคคลภายนอกอื่น ๆ

2.1.4 การประกันภัยค่าระวาง (Freight Insurance) เพื่อชดเชย
เจ้าของเรือในกรณีที่เรือได้รับความเสียหายในระหว่างทาง และไม่สามารถปฏิบัติตามภาระสัญญา
ได้ เป็นเหตุให้เจ้าของเรือไม่ได้รับเงินค่าระวางเรือ

2.2 การประกันภัยการขนส่งในประเทศ ให้ความคุ้มครองทรัพย์สินที่เอาประกันภัย
ขณะขนส่งภายในประเทศ เช่น โดยรถไฟ เรือ รถยนต์ อุบัติเหตุที่คุ้มครองต่าง ๆ เช่น อัคคีภัย
ความเสียหายจากการชน การคว่ำ ตกสะพาน ตกราง

3. การประกันภัยรถยนต์ (Automobile Insurance) หมายถึง การประกันภัย
เพื่อคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ เช่น รถบรรทุก รถโดยสาร รถเก๋ง รถ
จักรยานยนต์ เป็นต้น

การประกันภัยรถยนต์ แบ่งออกตามลักษณะความคุ้มครองได้ 3 ประเภทดังนี้

3.1 การประกันภัยประเภทหนึ่งหรือคุ้มครองรวม (Comprehensive cover)
บริษัทประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทน ในกรณีดังต่อไปนี้

3.1.1 ความเสียหายที่เกิดกับตัวรถยนต์ที่เอาประกันภัยรวมทั้งอุปกรณ์ติด
รถยนต์ อันเนื่องจากการชนหรือการคว่ำ

3.1.2 ความเสียหายเมื่อรถยนต์คันที่เอาประกันภัยถูกขโมย

3.1.3 ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินของบุคคลภายนอก และหรือการ
บาดเจ็บหรือสูญเสียชีวิตของบุคคลภายนอกอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถยนต์คันที่เอา
ประกันภัย เช่น ความเสียหายที่เกิดขึ้นเมื่อรถคันที่เอาประกันภัยไปชนร้านค้า หาบเร่ หรือชนคน
เดินถนน เป็นต้น

3.2 การประกันภัยประเภทสอง (Third party Fire and Theft Cover)
บริษัทประกันภัย จะจ่ายค่าสินไหมทดแทน ในกรณีดังต่อไปนี้

3.2.1 ความเสียหายเมื่อรถยนต์คันที่เอาประกันภัยถูกไฟไหม้หรือถูกขโมย

3.2.2 ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินของบุคคลภายนอก และหรือการ
บาดเจ็บหรือสูญเสียชีวิตของบุคคลภายนอกอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถยนต์คันที่เอาประ
กันภัย

3.3 การประกันภัยประเภทสาม (Third Party Cover) บริษัทประกันภัย
จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเฉพาะความเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินของบุคคลภายนอกและ

หรือการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของบุคคลภายนอกอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถยนต์คันที่เอาประกันภัยที่ต้องรับผิดชอบ

นอกจากนี้ หากต้องการจะให้ความคุ้มครองถึงความบาดเจ็บหรือเสียชีวิต และความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้ซื้อประกันภัย บุคคลในครอบครัวและลูกจ้าง สามารถทำได้โดยทำความตกลงเพิ่มกับบริษัทประกันภัย และจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่ม

4. การประกันภัยเบ็ดเตล็ด (Accident Insurance And Casulty Insurance)
หมายถึง การประกันภัยอื่น ๆ ที่มีใช้การประกันอัคคีภัย ภัยรถยนต์ ภัยทางทะเล และขนส่ง ปัจจุบันในประเทศไทยมีประมาณ 50 ประเภท ซึ่งที่สำคัญ ๆ ได้แก่

4.1 การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล (Personal Accident Insurance)
เป็นการคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการเสียชีวิตหรือสูญเสีย มือ เท้า และสายตา และค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ซึ่งเป็นผลจากอุบัติเหตุเท่านั้น (ซึ่งจะแตกต่างจากการประกันชีวิตถ้ากรณีของการเสียชีวิตไม่ว่าจากสาเหตุใดก็ตาม จะได้รับความคุ้มครองทั้งหมด)

บริษัทประกันภัย จะไม่คุ้มครองอุบัติเหตุที่เกิดจากการล่าสัตว์ การแข่งรถ การเล่นกีฬา การขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ การแทงลูก หรืออื่น ๆ ตามที่ระบุในสัญญากรมธรรม์ แต่หากต้องการจะซื้อความคุ้มครองดังกล่าวบางอย่างก็อาจทำได้โดยทำความตกลงเพิ่มกับบริษัทประกันภัย และจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่ม

4.2 การประกันภัยอุบัติเหตุและค่ารักษาพยาบาลสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสาร เป็นการคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการเสียชีวิต หรือสูญเสีย มือ เท้า และสายตา และค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ซึ่งเป็นผลจากอุบัติเหตุแก่ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสาร

เจ้าของยานพาหนะที่รับจ้างขนส่งผู้โดยสาร เป็นผู้ซื้อกรมธรรม์ประเภทนี้ เพื่อคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายที่มีต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ในฐานะที่เป็นเจ้าของยานพาหนะ

4.3 การประกันภัยอุบัติเหตุการเดินทาง เป็นการคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการเสียชีวิตหรือสูญเสีย มือ เท้า และสายตา และค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ซึ่งเป็นผลจากอุบัติเหตุในการเดินทาง

4.4 การประกันภัยสำหรับเงิน เป็นการคุ้มครองเงินสดในตู้เงินซึ่งอยู่ในสำนักงาน รวมทั้งค่าซ่อมหรือทดแทนตู้เงินด้วย ในกรณีที่ตู้เงินเกิดความเสียหายหรือใช้การไม่ได้

หากต้องการจะให้ความคุ้มครองถึงเงินสดที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง ก็สามารถทำได้โดยทำความตกลงเพิ่มกับบริษัทประกันภัย และจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่ม

4.5 การประกันภัยการโจรกรรม เป็นการคุ้มครองความเสียหายของทรัพย์สินรวมทั้งอาคารบ้านเรือนอันเนื่องจากการขโมย

4.6 การประกันภัยกระจก เป็นการคุ้มครองความเสียหายจากกระจกแตก

4.7 การประกันภัยผู้เล่นกอล์ฟ ให้ความคุ้มครอง 3 ลักษณะดังนี้

4.7.1 ค่าเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยก่อให้เกิดขึ้นโดยอุบัติเหตุและจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลใด ๆ หรือทรัพย์สินของบุคคลใด ๆ

4.7.2 การทุพพลภาพ สูญเสียชีวิตหรืออวัยวะของผู้เอาประกันภัยอันเนื่องจากการเล่นกอล์ฟ

4.7.3 อุปกรณ์การเล่นกอล์ฟ สูญหายหรือเสียหาย

4.8 การประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลภายนอก (General Liability Insurance) เป็นการคุ้มครองจำนวนเงินทั้งหมดที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบใช้ตามกฎหมายอันเป็นค่าเสียหายสำหรับการเสียชีวิต บาดเจ็บ โดยอุบัติเหตุ หรือความเจ็บป่วยหรือเป็นโรคต่อบุคคลใด ๆ ที่มีใช้ลูกจ้างหรือผู้ปฏิบัติงานหรือบุคคลในครอบครัวของผู้เอาประกันภัย และความสูญเสียหรือเสียหายแก่ทรัพย์สินของบุคคลอื่นโดยอุบัติเหตุ

4.9 การประกันภัยการเสี่ยงภัยทุกชนิด เป็นการคุ้มครองความเสียหายหรือสูญหายของทรัพย์สินหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของทรัพย์สิน อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์อันมิได้คาดหมายใด ๆ

4.10 การประกันสุขภาพ เป็นการคุ้มครองค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเมื่อเกิดบาดเจ็บหรือป่วยไข้ เช่น ค่าใช้จ่ายในโรงพยาบาล ค่าผ่าตัด เป็นต้น

4.11 การประกันภัยโรคมะเร็ง เป็นการคุ้มครองการมรณะและค่ารักษาพยาบาลเมื่อเป็นโรคมะเร็ง

4.12 การประกันพืชผล เป็นการคุ้มครองความเสียหายของพืชผลซึ่งเสียหายจากภัยธรรมชาติ เช่น ฝนแล้ง ลูกเห็บ พายุ ฝนตกหนักเกินปกติ เป็นต้น

วิธีการรับประกันภัยของกิจการประกันวินาศภัย^๕

วิธีการรับประกันภัยของกิจการประกันวินาศภัย อาจแบ่งออกได้เป็น 4 ขั้นตอน ดังนี้

1. การติดต่อรับประกันภัย
2. การคัดเลือกภัย
3. การรับประกันภัย
4. การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

1. การติดต่อรับประกันภัย

ตามกฎหมายควบคุม การประกันภัยนั้น บัญญัติไว้ว่า บริษัทจะรับประกันภัยได้นั้น ต้องผ่านนายหน้าหรือตัวแทนที่ได้รับอนุญาตแล้ว ซึ่งบริษัทจะจ่ายค่านายหน้าให้เมื่อสัญญาประกัน เป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย ส่วนตัวแทนของบริษัทอาจแบ่งออกได้เป็นตัวแทนที่เป็นพนักงานของบริษัท และได้รับเงินเดือนจากบริษัทแล้ว จึงไม่มีการจ่ายค่าตอบแทน (commission) ส่วนอีกประเภทหนึ่ง คือ ตัวแทนที่ไม่ได้ทำงานในบริษัท แต่บริษัทแต่งตั้งให้ทำการแทนและตกลงที่จะจ่ายค่าตอบแทนตามที่กำหนดไว้

ธุรกิจประกันภัยมีความจำเป็นที่จะต้องมีส่วนแทนและนายหน้า เพราะการซื้อขายกรมธรรม์ประกันภัยมีลักษณะแตกต่างกับการซื้อขายสินค้าชนิดอื่น กล่าวคือ การขายกรมธรรม์ประกันภัยเป็นการขายความมั่นคง ภัยความคุ้มครอง เป็นลักษณะสินค้าที่ไม่มีตัวตน กรมธรรม์ประกันภัยมีหลายชนิด หลายแบบ ให้ความคุ้มครองและมีเงื่อนไขแตกต่างออกไป รวมทั้งราคาเบี้ยประกันภัยก็แตกต่างกัน ภาษาที่ใช้มีลักษณะเป็นศัพท์เฉพาะ จึงจำเป็นต้องมีบุคคลที่มีความรู้ความเข้าใจ และมีประสบการณ์ในเรื่องการประกันภัย เป็นผู้ให้คำแนะนำและชี้แจงแก่ผู้ซื้อ ซึ่งก็เป็นหน้าที่ของตัวแทนและนายหน้า ตัวแทนและนายหน้าจึงเป็นผู้บุกเบิกด้านการตลาดหรือหาลูกค้าให้บริษัท เพราะการขายกรมธรรม์ประกันภัยนั้น ผู้ขายจะไปติดต่อยังสถานที่ของผู้ซื้อ ซึ่งแตกต่างจากการซื้อขายสินค้าชนิดอื่น ส่วนมากผู้ซื้อจะไปติดต่อยังสถานที่ของผู้ขาย แต่ก็มีบางกรณีที่ลูกค้ามาติดต่อที่

^๕ ฐานิสรา สถาวรวชิษฐ์, "ระบบบัญชี สำหรับกิจการรับประกันวินาศภัย", วิทยานิพนธ์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2530 หน้า 13-22

บริษัทเอง แต่น้อยมาก นอกจากตัวแทนหรือนายหน้าจะเป็นผู้หาลูกค้ามาให้บริษัทแล้ว ยังเป็นผู้ให้บริการแก่ลูกค้าของตนในด้านการเก็บเบี้ยประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอีกด้วย ตัวแทนและนายหน้าจึงเปรียบเสมือนที่ปรึกษาในด้านการประกันภัยของผู้เอาประกันภัย

2. การคัดเลือกภัย

เมื่อบริษัทได้ตกลงที่จะรับประกันภัยนั้นไว้แล้ว ฝ่ายรับประกันภัย (Underwriter) ก็จะพิจารณาว่าภัยนั้น ๆ สมควรจะรับหรือไม่ โดยอาศัยประสบการณ์และเทคนิคต่าง ๆ ของการรับประกันภัย ซึ่งพอจะกล่าวถึงหลักเกณฑ์โดยทั่วไปที่ใช้ในการคัดเลือกภัยแต่ละประเภทดังต่อไปนี้

2.1 การประกันอัคคีภัย มีหลักเกณฑ์กว้าง ๆ ในการคัดเลือกภัย ดังนี้

2.1.1 ควรเลือกภัยที่มีความเสี่ยงน้อยที่สุด ซึ่งหมายความว่าภัยที่มีโอกาสที่จะเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินน้อยที่สุด เช่น อาคารที่เป็นตึกและตั้งอยู่ในที่โดดเดี่ยว สภาพแวดล้อมดี โอกาสที่จะเกิดเพลิงไหม้ย่อมเป็นไปได้ยาก

2.1.2 สภาพที่ตั้งทรัพย์สินที่จะรับประกันควรแยกกันอยู่ ไม่ใช่อยู่ในกลุ่ม (Block) เดียวกัน เพื่อกระจายความเสี่ยงออกไป ไม่เลือกภัยที่อยู่ในจุดเดียวกัน กรมการรับประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ และสมาคมประกันวินาศภัย ได้เข้าร่วมกันจัดทำแผนที่ของบล็อกต่าง ๆ ขึ้น เพื่อสะดวกในการสอบทาน เมื่อมีผู้มาขอทำประกันภัย บริษัทก็จะเปิดแผนที่แล้วตรวจสอบดูว่าในบล็อกนี้ บริษัทได้รับประกันไว้แล้วหรือยัง ถ้าบริษัทได้รับไว้มากแล้ว คือ เต็มวงเงินที่กำหนดไว้ บริษัทก็จะปฏิเสธ ทั้งนี้เพื่อให้เสี่ยงน้อยที่สุดในกรณีที่เกิดไฟไหม้หมดทั้งบล็อก

2.1.3 ควรกำหนดจำนวนสูงสุดที่บริษัทจะรับประกันภัยไว้ได้ ในการประกันแต่ละครั้งถ้าเกินกว่าอัตราร้อยละจำนวนหนึ่งของเงินทุน ก็ควรทำประกันต่อบริษัทอื่น ๆ บ้าง เช่น บริษัทมีเงินทุน 5,000,000.00 บาท ถ้าได้กำหนดอัตราสูงสุดเป็น 10% ของเงินทุนนี้จะเท่ากับ 500,000 บาท เพราะฉะนั้น ถ้าผู้มาทำประกันตึก 2 ล้านบาท บริษัทจะรับประกันได้เพียง 500,000.00 บาท ส่วนที่เหลือ 1,500,000.00 จะส่งไปให้บริษัทอื่น ๆ

2.1.4 ลักษณะของทรัพย์สินนั้นมีโอกาสที่จะเสียหายง่ายหรือไม่ เช่น

- อาคารที่อยู่อาศัย ถ้ามีบ่อหรือสระว่ายน้ำอยู่ใกล้ๆ เมื่อเกิดไฟไหม้ก็อาจสามารถดับได้ทันไม่เสียหายมาก

- อาคารพาณิชย์เป็นห้องแถวหรือตึก



- โรงงานอุตสาหกรรม เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์ เคมี สี ซึ่งเสี่ยงต่อการถูกไฟไหม้ได้ง่าย

- สิ่งที่เก็บอยู่ในอาคาร เครื่องเรือน หรือสิ่งที่ไวไฟ

- ด้านเทคนิค การปฏิบัติงานต้องใช้สิ่งที่อาจเกิดอันตรายที่จะก่อให้เกิดความเสียหายได้ง่าย เช่น การใช้ไฟฟ้าแรงสูง

2.1.5 การเลือกภัยในต่างจังหวัด ใช้หลักระบบบล็อก (Block System) เช่นเดียวกัน แต่แตกต่างกันบ้าง เช่น

- การแบ่งชั้นของจังหวัดว่าจังหวัดนั้นอยู่ในเกรดใด

- การช่วยเหลือของรัฐเกี่ยวกับการทำบล็อก ซึ่งจะทำให้บริษัทได้รับความสะดวกในการเลือกภัย

- การพัฒนาความเจริญของแต่ละจังหวัด ถ้าใกล้เคียงกันมากจะเป็นประโยชน์และสะดวกต่อการคิดเบี้ยประกันภัย

2.1.6 ต้องมีการพิจารณาว่าภัยข้างเคียงของทรัพย์สินที่จะรับประกันเป็นอย่างไร เช่น มีสลัมอยู่โดยรอบหรืออยู่ใกล้ปั้มน้ำมัน ซึ่งอาจทำให้เกิดความเสียหายได้ง่าย

2.1.7 การป้องกันอัคคีภัย มีเครื่องดับเพลิง หรือน้ำที่จะใช้ดับเพลิงเพียงพอหรือไม่ เช่น โรงงานทอกระสอบที่มีแผนกดับเพลิงประจำโรงงาน จึงจัดได้ว่าการป้องกันอัคคีภัยรัดกุมพอสมควร

2.1.8 จิตใจของผู้อยู่อาศัย ว่าอยู่ในสภาพเช่นไร เช่น

- ผู้อยู่ในแหล่งเสื่อมโทรม เป็นเรื่องที่ต้องพิจารณาเป็นพิเศษ เพราะพวกนี้มีอาชีพหาเข้ากินค่า ขาดการศึกษา ประมาทเลินเล่อ บางแห่งกำลังถูกไล่ที่ซึ่งเป็นแหล่งที่จะก่อให้เกิดการเสี่ยงภัยได้ง่าย เนื่องจากถูกลอบวางเพลิง โดยเจ้าของที่ดินที่ต้องการใช้ที่นั้นทำประโยชน์อย่างอื่น

- กลุ่มคนที่มีความบาดหมางกันอยู่ ย่อมเป็นการเสี่ยงอยู่มาก เพราะถ้าอยู่ในกลุ่มอันธพาลความเสียหายอาจมีโอกาสดังกล่าวได้ง่าย ฯลฯ

2.2 การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง มีหลักเกณฑ์กว้าง ๆ ในการคัดเลือกภัยดังนี้

2.2.1 อายุการใช้ ลำดับชั้น และภาวะของเรือ



- บริษัทประกันภัยจะต้องทราบชื่อเรือที่ใช้บรรทุกสินค้าหรือที่จะรับประกันตัวเรือ เพื่อจะได้ทราบว่าบริษัทใดเป็นผู้สร้าง สร้างขึ้นเมื่อไร โรงงานประเทศใด การที่ต้องทราบชื่อเรือ และอายุของเรือ เพื่อกำหนดค่าเบี้ยประกันภัย เช่น

เรือที่มีอายุ 1-15 ปี การคิดเบี้ยประกันเป็นไปตามอัตราที่ได้ทำอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งกำหนดเป็นอัตราต่ำสุดและสูงสุด คือ .1%-15%

เรือที่มีอายุ 16-20 ปี จะเก็บเบี้ยประกันเพิ่มอีก 0.125% ของทุนประกัน

เรือที่มีอายุ 21-25 ปี จะเก็บเบี้ยประกันเพิ่มอีก 0.25% ของทุนประกัน

เรือที่มีอายุ 26-30 ปี จะเก็บเบี้ยประกันเพิ่มอีก 0.375% ของทุนประกัน

เรือที่มีอายุ 31-35 ปี จะเก็บเบี้ยประกันเพิ่มอีก 0.50% ของทุนประกัน

เรือที่มีอายุ 36-40 ปี จะเก็บเบี้ยประกันเพิ่มอีก 1.0% ของทุนประกัน

เรือที่มีอายุ 40 ปีขึ้นไป จะเก็บเบี้ยประกันเพิ่มอีก 1.5% ของทุนประกัน

- ตูประวัติน้ำหนักของเรือ ว่าเรือไม่เคยได้รับความเสียหายโดยมีการบรรทุกไม่เกินอัตรา หรือเดินในเส้นทางที่กำหนด ก็จะเป็นการลดภัยศึกว่าเรือที่มีประวัติน้ำหนัก

- ตูน้ำหนักของเรือที่บรรทุกสินค้าแต่ละเที่ยวในเรือแต่ละลำ ว่าได้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราหรือไม่

- การพิจารณาลำดับชั้นของเรือดูว่าเรือที่บรรทุกสินค้า หรือเรือที่จะรับประกันตัวเรื่อนั้นสร้างได้มาตรฐานหรือไม่ สร้างด้วยวัสดุอะไร เช่น เหล็ก หรือเป็นวัสดุอื่น ๆ ที่มีความคงทนมากน้อยแค่ไหน เพราะเรือที่สร้างด้วยวัสดุที่มีความคงทนมากก็ย่อมมีการเสี่ยงภัยน้อยลงได้

- ตูประสบการณ์เกี่ยวกับการออกทะเลของเรือแต่ละลำที่ใช้บรรทุกสินค้าหรือเรือที่รับประกัน

2.2.2 เส้นทางเดินเรือ และฤดูกาลในการใช้เรือ

- ระยะทางของเรือที่เดินว่าใกล้หรือไกลเพียงไร โดยดูว่าเรือนั้นเดินไปถึงไหน แวะที่ไหนบ้าง และสภาพของท่าเรือเป็นอย่างไร สินค้าต้องไปพักอยู่นานเท่าใด มีการเสี่ยงภัยมากน้อยเพียงใด เช่น อาจเสี่ยงในเรื่องการโจรกรรมหรือที่กำบังไม่ดี อาจทำให้สินค้าเสียหายก็ได้

- ดูว่าเดินเลียบฝั่งหรือห่างจากฝั่งมากหรือไม่ เนื่องจากเรือที่เดินเลียบฝั่งย่อมเสี่ยงภัยน้อยกว่าเรือที่เดินทางผ่านมหาสมุทร

- ดูว่าขณะเดินเรือเป็นฤดูกาลไหน เพราะว่าบางฤดู มีได้ฝน พายุ คลื่นแรง

2.2.3 ลักษณะของสินค้าที่ขน เช่น เป็นพวกที่แตกหักหรือเสียหายง่าย เพราะน้ำหนักหรือไม่

2.2.4 ชนิดและคุณภาพของการบรรจุหีบห่อของสินค้านั้น เช่น

- สินค้าที่เป็นมัด ๆ ได้แก่ กระสอบป่าน ปอ และฝ้าย ซึ่งมักเสียหายเนื่องจากตะขอ ไฟ น้ำ

- สินค้าประเภทเครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอะไหล่ มักจะถูกขโมย

- สินค้าประเภทแป้งมัน มักจะเสียหายเนื่องจากตะขอทำให้ผงขาด

- สินค้าประเภทเครื่องแก้ว หีบห่อควรจะมีลักษณะป้องกันการแตก

- หนังสือ ตำรา มักเสียหายเนื่องจากน้ำหนักและควมชื้น เพราะฉะนั้นหีบห่อควรจะมีลักษณะป้องกันการความชื้น

2.3 การประกันภัยรถยนต์ มีหลักเกณฑ์กว้าง ๆ ในการคัดเลือกภัย ดังนี้

2.3.1 ตัวผู้เอาประกัน

- ดูประวัติสุขภาพของร่างกายว่า หู ตา หรือบางส่วนจากร่างกายนั้นสมบูรณ์หรือไม่

- ประวัติการขับรถว่าในระยะ 2 ปีที่ผ่านมา เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์ชนกันหรือไม่ หากมีจะต้องหาสาเหตุว่าเพราะเหตุไร อาจจะเป็นเพราะอารมณ์ร้อน ขาดความสุขุมรอบคอบ หรือชอบขับรถเร็ว และสาเหตุอย่างอื่นก็ได้

นอกจากนี้ยังต้องดูว่ามีบริษัทใดบ้างที่เคยปฏิเสธประกันรถยนต์หรือไม่ ต่อกรมธรรม์หรือให้ต่อกรมธรรม์ แต่มีเงื่อนไขพิเศษ สิ่งเหล่านี้ย่อมแสดงถึงความบกพร่องบางประการของผู้เอาประกัน

- อาชีพของผู้เอาประกัน หากอาชีพต่างกัน การใช้รถยนต์ก็ต่างกัน คนที่ทำงานภายในสำนักงานก็ย่อมจะใช้รถยนต์ไม่มากเท่ากับคนที่ทำงานนอกสำนักงานที่ต้องขับรถไปติดต่องานข้างนอก โอกาสที่จะได้รับอุบัติเหตุก็ย่อมมากกว่าคนที่ทำงานแต่ภายในสำนักงาน

2.3.2 ลักษณะของรถเอาประกัน

- รถเก่าโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เพราะอุปกรณ์บางอย่างอาจจะชำรุด ลิกหรือ สายไฟในรถอาจจะเก่าชำรุดและกระแสไฟรั่วออกมาได้ เครื่องอะไหล่หาได้ยาก และความเก่าของรถอาจจะทำให้เสียค่าซ่อมแซมสูง

- รถใหม่ มักจะประกอบด้วยชิ้นเดียวกันตลอด หากเกิดการเสียหายขึ้นเพียงบางส่วนของส่วนนั้น บริษัทก็ต้องเปลี่ยนให้ใหม่ทั้งหมด ค่าซ่อมแซมจึงสูงชันกว่าปกติ

- รถไม่ได้มาตรฐาน เจ้าของรถอาจจะดัดแปลงเครื่องยนต์ของรถให้มีความเร็วและกำลังสูงขึ้น และอาจจะออกแบบเป็นพิเศษโดยเฉพาะของตนเท่านั้น เมื่อเกิดการเสียหาย ค่าซ่อมแซมก็ย่อมสูงกว่าปกติมาก และความเร็วที่สูงขึ้นจะทำให้มีโอกาสจะเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นด้วย

2.3.2 ทุนประกันในกรณีเมื่อความสูญเสียหรือเสียหายต่อตัวรถยนต์จะไม่เกินจำนวนราคาการยนต์ที่แท้จริง เพราะจะทำให้เกิดการคิดหากำไรจากการประกันได้ และถ้าประกันต่ำกว่าราคาที่แท้จริง บริษัทก็ไม่รับเพราะค่าเบี้ยประกันขึ้นอยู่กับจำนวนเงินทุนประกัน จะทำให้บริษัทเสียเปรียบ

2.3.4 การเก็บรักษา ถ้าสถานที่เก็บรักษาปลอดภัยจากโจรกรรม การเจตนา มุ่งร้าย และอัคคีภัย โอกาสที่จะเกิดความเสียหายย่อมมีน้อยลง

2.3 การประกันภัยเบ็ดเตล็ด

ดังได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อ ประเภทของการประกันภัยเบ็ดเตล็ดนั้นมีมากมายหลายประเภท ซึ่งแต่ละประเภทจะมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกภัยที่แตกต่างกัน ในที่นี้ขอแยกตัวอย่างเป็นบางประเภท ซึ่งมีหลักเกณฑ์กว้าง ๆ ในการคัดเลือกภัย ดังนี้

2.4.1 การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล และการเจ็บป่วย ต้องพิจารณาถึง

- อายุของผู้เอาประกัน ถ้าอายุมากเกินไปบริษัทก็อาจจะไม่รับประกันภัย

- อาชีพของผู้เอาประกัน ว่ามีความเสี่ยงภัยในการทำงานมากน้อยเพียงใด

- สุขภาพและภาวะทางร่างกายของผู้เอาประกัน ว่ามีสุขภาพที่แข็งแรงหรืออ่อนแอ มีโรคประจำตัวที่อาจทำให้สูญเสียชีวิตได้โดยง่ายหรือไม่ ส่วนภาวะทางร่างกายนั้นก็พิจารณาถึงอวัยวะต่าง ๆ ของร่างกาย เช่น ตาบอด บริษัทยังไม่รับประกันภัย

- ด้านศีลธรรม (moral hazard) ผู้เอาประกันเป็นคนประเภทใด ชอบทำร้ายตัวเอง หรือเป็นคนที่ไม่รักษาตัวเอง เช่น สูบเฮโรอีน ติดฝิ่น ต้มสุรา นักเลง อันธพาล

2.4.2 การประกันการขนย้ายเงินสด จะต้องพิจารณาถึงบุคลิกลักษณะของลูกค้า ว่าฐานะการเงินของลูกค้าไม่เสี่ยงภัยจนเกินไป ทั้งเส้นทางในการขนย้ายเป็นเส้นทางที่ค่อนข้างปลอดภัย และมีผู้คุ้มกันในการขนย้าย การกำหนดระยะเวลาในการขนส่ง ระยะทางไกลและใกล้ใช้เวลาานเท่าไร ใช้ยานพาหนะชนิดใดสำหรับการขนย้าย ความปลอดภัยของภาชนะที่ใช้ขนมีเพียงพอหรือไม่ รวมทั้งเตรียมแผนการของการขนย้ายเงินสดซึ่งมักจะมีการเปลี่ยนแปลง

2.4.3 การประกันภัยโจรกรรม พิจารณาถึง สถานที่ตั้งของภัยที่รับเสี่ยงอยู่ ริมถนนใหญ่ หรือในซอย และประเภทของถิ่นที่ตั้ง ว่าอยู่ในเขตถิ่นที่อยู่อาศัย ธุรกิจ โรงงานหรือชุมชนแออัด นอกจากนี้ก็พิจารณาถึงความแน่นหนาของประตูหน้าต่าง ลักษณะของสินค้าหรือสินทรัพย์ที่เอาประกัน เช่น เพชรพลอย เป็นสิ่งที่มีค่าสูงแต่ขนาดเล็ก หรือชนลัดว ซึ่งมักจะมีความเสี่ยงภัยสูง เป็นต้น

2.4.4 การประกันภัยกระเจก จะต้องพิจารณาถึงสถานที่ตั้งของอาคารที่ติดตั้งแผ่นกระเจก อยู่ริมถนนใหญ่ หรือในซอย และแผ่นกระเจกติดตั้งอยู่ส่วนไหนของอาคาร เช่น ด้านหน้า ด้านหลัง หรือด้านข้างของอาคาร นอกจากนี้ยังต้องพิจารณาถึงวัสดุอุปกรณ์ที่ติดตั้งแผ่นกระเจกว่าเป็นกรอบประเภทไหน เช่น อลูมิเนียม หรือไม้ และดูว่ามีตัวอักษรหรือสิ่งประดับอยู่บนแผ่นกระเจกหรือไม่

3. การรับประกันภัย

หลังจากการพิจารณาคัดเลือกภัยตามหลักเกณฑ์โดยทั่วไปแล้ว ฝ่ายรับประกันภัยยังต้องส่งเจ้าหน้าที่ออกไปสำรวจสภาพความเป็นจริงอีกด้วย จากนั้นจึงตัดสินใจอีกครั้งหนึ่งว่าสมควรที่จะรับประกันภัยรายนั้น ๆ หรือไม่ เมื่อตัดสินใจว่าจะรับประกันภัยรายนั้นไว้ ฝ่ายรับประกันภัยก็จะพิจารณาถึง

3.1 จำนวนทุนประกัน หมายถึงความรับผิดชอบในความเสียหายสูงสุดของการรับประกันภัยรายนั้นมีมากน้อยเท่าใด ในการรับประกันภัยของบริษัทจะต้องรับประกันตามพระราช

บัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 เรื่องการควบคุมบริษัท มาตรา 23 ข้อ 1 ห้ามมิให้บริษัทรับประกันวินาศภัยรายเดียวหรือหลายรายรวมกันเพื่อวินาศภัยอันเดียวกัน ภายในเขตที่นายทะเบียนกำหนด โดยมีจำนวนเงินเกินกว่าร้อยละสิบของเงินกองทุน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน เช่น เงินกองทุนของบริษัทมีจำนวน 10,000,000.00 บาท บริษัทรับประกันอัคคีภัยคลังสินค้าจำนวนทุนประกันทั้งหมด 1,000,000.00 บาท ส่วนที่เกินกำหนดคืออีก 9,000,000.00 บาท นั้น บริษัทก็จะ โอนความรับผิดชอบให้บริษัทประกันภัยอื่นช่วยแบ่งเบาภาระไป โดยการเอาประกันภัยต่อ

3.2 อัตราของเบี้ยประกัน อันเป็นค่าบริการที่บริษัทเรียกร้องเอาจากผู้เอาประกันภัย

ในกรณีที่เป็นการประกันอัคคีภัย อัตราเบี้ยประกันภัยจะเป็นอัตราที่สำนักงานประกันภัยกำหนดขึ้น โดยทุกบริษัทต้องยึดถือปฏิบัติเช่นเดียวกัน ซึ่งจะคิดจากลักษณะของภัยและทรัพย์สินที่เอาประกันตามตารางการประเมินราคาสงูปลูกสร้าง โดยปกติจะคิดอัตราต่อทุนประกันหนึ่งพันบาท

ในกรณีที่เป็นการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง อัตราเบี้ยประกันภัยไม่ได้ถูกกำหนดขึ้นอย่างแน่นอนเหมือนการประกันอัคคีภัย โดยมากจะถือตามราคาตลาดและดูเบี้ยประกันของบริษัทอื่น ๆ ซึ่งจะไม่ต่างกันมากนัก เช่น ผู้เอาประกันคุ้นเคยกับบริษัท และมีสถิติในการเสียหายน้อย ก็อาจเสียเบี้ยประกันถูกลง หรือกรณีประกันสินค้าซึ่งมีการเสี่ยงภัยน้อยก็เสียเบี้ยประกันถูกลง เป็นต้น

ในกรณีที่เป็นการประกันภัยรถยนต์ อัตราเบี้ยประกันภัย ขึ้นอยู่กับขนาดและประเภทของรถยนต์ ซึ่งระเบียบข้อบังคับและนิกัตอัตราเบี้ยประกันรถยนต์ สำนักงานประกันภัยเป็นผู้กำหนดขึ้น โดยทุกบริษัทจะถือปฏิบัติเช่นเดียวกัน ส่วนอัตราเบี้ยประกันภัยที่ต่างกันอาจเนื่องมาจากการขอเอาประกันภัยมากน้อยไม่เท่ากัน หรือจำนวนเงินคุ้มครองความรับผิดชอบบุคคลที่สามขอเอาประกันภัยไม่เท่ากัน เป็นต้น

ในกรณีที่เป็นการเอาประกันภัยเบ็ดเตล็ด อัตราเบี้ยประกันภัยไม่อาจจำกัดอัตราให้แน่นอนตายตัวได้ เพราะสิ่งของที่เอาประกันไม่เหมือนกัน การคิดเบี้ยประกันจึงขึ้นอยู่กับผู้รับประกันภัยมากกว่าว่าจะรับประกันในอัตราเท่าใด จึงจะเปลี่ยนแปลงตามตลาดประกันภัยและขนาดความเสี่ยงของภัย แต่จะมีช่วงอยู่ระหว่าง .05-5.0% ยกเว้นภัยประเภทอุบัติเหตุส่วนบุคคลและอุบัติเหตุการเดินทาง ที่มีตารางอัตราเบี้ยประกันภัยที่สำนักงานประกันภัยกำหนด สำหรับ

การดูตารางอัตราเบี้ยประกันภัยของอุบัติเหตุการเดินทาง คิดจากวันที่เดินทางเป็นระยะเวลา เริ่มถึงสิ้นสุดของการเอาประกัน ถ้าระยะเวลาดังกล่าวไม่ตรงตามวันในตารางให้นับวันเพิ่มขึ้นตามตารางในเวลาถัดไป เช่น ผู้เอาประกัน เอาประกันภัย 18 วัน ตามตารางตรงช่วงระยะเวลา 17 ถึง 21 วัน จะเห็นว่า ไม่มีระยะเวลาการประกัน 18 วัน ดังนั้นให้คิดเบี้ยประกัน เป็น 21 วัน เป็นต้น

3.3 ประเภทของการรับประกันภัย

การรับประกันภัยแบ่งเป็น 2 ประเภท ดังนี้

1. การประกันตรง
2. การประกันต่อ

1. การประกันตรง (Direct Insurance) คือวิธีการที่ผู้เอาประกันภัย ซึ่งอาจจะ เป็นบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลก็ได้ แต่ต้องไม่ใช่วิษัทประกันภัยด้วยกันมาติดต่อกับวิษัทรับประกันภัยด้วยตนเอง หรือผ่านตัวแทนหรือนายหน้าที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว

2. การประกันต่อ (Re-Insurance) คือวิธีการที่ผู้รับประกันภัยโดยตรงกระจายภัยที่ตนรับไว้โดยเอาประกันต่อออกไปทั้งหมด หรือบางส่วนให้กับผู้รับประกันภัยอื่น ๆ เพื่อลดหรือกระจายจำนวนความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น ดังนั้น จึงต้องพิจารณาถึงความจำเป็นในการที่จะ ต้องมีการประกันภัยต่อซึ่งอาจจะสรุปได้ 2 ประเด็นดังนี้

2.1 ความจำเป็นในด้านของกฎหมาย (Legal point of view)

ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2510 มาตรา 23 ข้อ 1 ระบุ "ห้าม มิให้วิษัทกระทำการรับประกันวินาศภัยรายเดียว หรือหลายรายรวมกันเพื่อวินาศภัยอันเดียว ภายในเขตที่นายทะเบียนกำหนด โดยมีจำนวนเกินร้อยละสิบของเงินกองทุน เว้นแต่จะได้รับ อนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียนเป็นพิเศษ" การที่พระราชบัญญัติกำหนดไว้เช่นนี้ก็เพราะ รัฐบาลเล็งเห็นความสำคัญของการประกันภัยจึงห้ามวิษัททำการรับประกันภัยแต่ละรายมากเกินไป เนื่องจากเกรงว่า ผู้บริหารอาจจะมองข้ามหรือไม่มีความรู้พอเกี่ยวกับการประกันภัยต่อ ทำให้ บริษัทรับความเสี่ยงภัยเกินไปหรือเกิดมีหนี้สินล้นพ้นตัว ซึ่งจะก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้เอา ประกันภัยหรือประชาชนทั่วไป

2.2 ความจำเป็นทางด้านเทคนิค (Technical point of view)

นอกจากบริษัทประกันภัยจำเป็นต้องประกันภัยต่อออกไปตามกฎหมายแล้ว บริษัทยังต้องคำนึงถึงในด้านเทคนิคอีกด้วย ผู้เอาประกันภัยส่วนใหญ่คิดว่า กรมธรรม์ทุกฉบับที่ผู้รับประกันภัยออกให้ บริษัทรับประกันภัยจะรับเสี่ยงไว้เองทั้งหมด (Fully retained) แต่ความจริงแล้ว บริษัทประกันภัยส่วนใหญ่จะรับเสี่ยงภัยไว้เองแต่น้อย ซึ่งบางครั้งน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดด้วยซ้ำทั้งนี้เพื่อลดการเสี่ยงภัยของตนให้น้อยที่สุดที่จะทำได้ ฉะนั้นส่วนเกินจากส่วนที่บริษัทรับเสี่ยงภัยไว้เองจึงต้องมีการประกันภัยต่อออกไป ทั้งนี้ก็เพื่อวัตถุประสงค์ต่อไปนี้

2.2.1 เป็นการปกป้องผลการดำเนินงานของบริษัท (To protect results)

ในการพิจารณาผลการดำเนินงานของธุรกิจประกันภัยโดยไม่คำนึงถึงรายได้จากการลงทุน จะเห็นว่าผลงานของบริษัทประกันภัยโดยตรงที่จะถือว่าเป็นกำไรจากการประกอบการได้ก็ต่อเมื่ออัตราความเสียหายทั้งหมดรวมกับอัตราค่าใช้จ่ายแล้ว น้อยกว่า 100% ของเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้ (Earned premium) โดยปกติอัตราความเสียหายมีความไม่แน่นอนมากกว่าอัตราค่าใช้จ่าย ฉะนั้น อัตราความเสียหายจึงมีความสัมพันธ์กับการประกันภัยต่ออย่างมาก เพราะการประกันภัยต่อมีส่วนสำคัญที่จะช่วยไม่ให้บริษัทประกันภัยโดยตรงต้องเสี่ยงต่อความไม่แน่นอนของอัตราความเสียหายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.2.2 เป็นการป้องกันการล้มละลาย (To protect solvency)

ในการรับประกันภัยเป็นจำนวนมากจะพบว่าภัยที่บริษัทได้รับอยู่นั้นอาจจะมีการรวมตัวกันในเขตเดียวกัน ทำให้เกิดการสะสมความเสี่ยง (accumulation of risk) สูง ซึ่งถ้าบริษัทรับเสี่ยงภัยไว้เอง โดยไม่มีมาตรการป้องกันอย่างรอบคอบแล้ว อาจจะได้รับ ความเสียหายอย่างใหญ่หลวงขึ้นได้ ก่อให้เกิดปัญหาทางด้านหนี้สูงเกินกว่าทรัพย์สิน หรือเรียกกันว่าหนี้ล้นหนัตัว ดังนั้น การประกันภัยต่อ จึงมีบทบาทเข้ามารับช่วงภัยที่รวมตัวกันทำให้ส่วนรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยน้อยลงอย่างเห็นได้ชัด

2.2.3 เป็นการปกป้องผู้เอาประกันภัย (To protect policyholders)

ตามที่บริษัทรับประกันภัยได้มีการประกันภัยต่อเป็นการช่วยแบ่งเบา ความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นมากเกินความสามารถของบริษัทจะรับไว้ได้เอง ทำให้ผู้เอาประกันภัยอุ่นใจได้ว่า ถ้าเกิดความเสียหายขึ้นกับทรัพย์สินของตนแล้ว บริษัทประกันภัยจะสามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจริง เป็นการลดความเดือดร้อนของผู้เอาประกันภัยได้อย่างแน่นอน

2.2.4 เป็นการพัฒนาด้านการเงิน (To finance development)

สำหรับบริษัทที่ยังอยู่ในระดับที่มีเงินทุนน้อย การประกันต่อมีบทบาทสำคัญมาก ทั้งนี้ทำให้บริษัทสามารถรับงานในรายใหญ่ ๆ ได้ ช่วยให้บริษัทมีโอกาสที่จะเติบโตทัดเทียมกับบริษัทอื่น ๆ โดยบริษัทสามารถรักษาดวงเงินที่มีอยู่ไม่เปลี่ยนแปลง และมีเงินทุนหมุนเวียนมากขึ้น และสำหรับบริษัทที่มีเงินทุนมากอยู่ก็จะช่วยเสริมให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นเป็นทวีคูณ

4. การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

จุดมุ่งหมายของการชดใช้ค่าเสียหาย ก็เพื่อทำให้ผู้เอาประกันกลับมีฐานะทางการเงินหรือมีทรัพย์สินเช่นเดิมเหมือนก่อนการเกิดความเสียหาย โดยจำนวนค่าเสียหายต้องเป็นความจริง และไม่เกินวงเงินประกันภัย ซึ่งวิธีการชดใช้ค่าเสียหายอาจทำได้หลายวิธีดังนี้คือ

4.1 จ่ายเป็นเงินสด โดยถือว่าเงินสดที่จ่ายให้แก่ผู้เอาประกัน เป็นมาตรการวัดความเสียหาย หรือเป็นจำนวนความรับผิดชอบของบริษัทประกันภัยในความเสียหายนั้น ๆ ซึ่งก่อนการชดใช้เงินค่าเสียหาย จะต้องมียุติธรรมคนกลางหรือผู้ประเมินราคาเสียหายและขนาดของความเสียหายตามความเหมาะสม หากความเสียหายมีมากและยุ่งยากแก่การประเมินราคา ผู้เชี่ยวชาญการประเมินราคา (Assessors หรือ Adjusters) จะทำหน้าที่ประเมินความเสียหายให้อย่างยุติธรรมแก่ผู้เอาประกันและบริษัทประกันภัย

4.2 ซ่อมแซม ในบางกรณีอาจเป็นการสะดวกแก่ทั้งสองฝ่ายที่จะตกลงชดใช้ค่าเสียหาย โดยการซ่อมแซมให้มีสภาพคงเดิม เช่น การประกันภัยรถยนต์ เมื่อมีความเสียหายต่อตัวรถยนต์ มักจะชดใช้ค่าเสียหาย โดยซ่อมแซมให้มีสภาพคงเดิม เป็นต้น

4.3 การหาสิ่งของมาทดแทน มักจะใช้กับสิ่งที่สามารถค้นหาได้ในลักษณะเดียวกับมาทดแทนของเดิมได้ เช่น เครื่องเพชรพลอย ฝ้าชนลัดตัว หรือแก้ว เป็นต้น โดยยินยอมให้ผู้เอาประกันสิ่งของนั้น ๆ จากบริษัทผู้ผลิตคนเดิมได้ ทั้งนี้จะต้องไม่เกินจำนวนเงินที่ได้ตกลงกันได้

2.2 รายได้ ต้นทุน และผลการดำเนินงานของธุรกิจประกันวินาศภัย

รายได้

การประกันภัยเป็นธุรกิจที่รับโอนความเสี่ยงมาจากผู้เอาประกันภัย รายได้ของธุรกิจส่วนใหญ่ได้จากเบี้ยประกันภัยประเภทต่าง ๆ ที่ระดมได้แก่ เบี้ยประกันภัยรถยนต์ ภัยทางทะเล และขนส่ง อัคคีภัย ภัยเบ็ดเตล็ด และการประกันสุขภาพ ซึ่งเบี้ยประกันภัยรับเหล่านี้แบ่งเป็น 1. เบี้ยประกันภัยรับโดยตรง (Direct Premiums) และ 2. เบี้ยรับประกันภัยต่อ (Reinsurance Assumed) เบี้ยประกันภัยที่ถือว่าเป็นรายได้ของบริษัท (Earned Premium) นั้น จะต้องเป็นเบี้ยประกันภัยในส่วนที่บริษัทให้ความคุ้มครองแก่ลูกค้าแล้ว เช่น ถ้ากรมธรรม์รายหนึ่งเริ่มสัญญาตอนต้นปี (1 มกราคม) เบี้ยประกันภัยที่ผู้เอาประกันจ่ายนั้นยังไม่ถือว่าเป็นรายได้ของบริษัท ทั้งนี้บริษัทจะต้องเก็บไว้เป็นเงินสำรองประกันภัย (Reserve for Unearned Premium) ครั้นสิ้นปีบริษัทจะมีรายได้เป็นจำนวนเงินทั้งหมดของกรมธรรม์ดังกล่าว (ในกรณีที่ไมเกิดความเสี่ยงหาย) ถ้าพิจารณาประกอบกับการประกันต่อที่บริษัทได้ทำไว้เพื่อลดความเสี่ยงภัยลง หากเกิดความเสี่ยงหายขึ้นจริงจะมีผลกระจายความรับผิดชอบต่อความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากภัยออกไป ฉะนั้น เบี้ยประกันที่เหลือจะเป็นเบี้ยประกันต่อสุทธิ หากรวมกับเบี้ยประกันภัยโดยตรงแล้ว รวมเรียกว่า เบี้ยประกันรับสุทธิ (Net Written Premiums) และยังไม่ถือว่าเป็นรายได้ของบริษัท ซึ่งบริษัทจะต้องหักเป็นเงินสำรองประกันภัยก่อนส่วนหนึ่ง ที่เหลือจึงจะเป็นรายได้สุทธิของบริษัท (แสดงการคำนวณโดยตาราง 2.1) รายได้ส่วนนี้เป็นรายได้ที่สำคัญที่สุดของรายได้ทั้งหมดคือ คิดเฉลี่ยร้อยละ 87.5 ของรายได้ทั้งหมด คิดเฉลี่ยในช่วง 5 ปีตั้งแต่ปี.ศ.2530-2534 (ตารางที่ 2.2)

รายได้อีกประเภทหนึ่งของธุรกิจประกันวินาศภัยคือ รายได้สุทธิจากการลงทุน ได้แก่ รายได้ที่ธุรกิจประกันวินาศภัยนำไปลงทุนในสินทรัพย์เพื่อการลงทุนในรูปของพันธบัตร หุ้น หุ้นกู้ ตั๋วสัญญาใช้เงิน ใ้กู้ยืม ฝากธนาคารและอื่น ๆ คิดเฉลี่ยร้อยละ 12.5 ของรายได้ทั้งหมด

ต้นทุน

ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเมื่อพิจารณาจากงบกำไรขาดทุนได้แบ่งออกเป็น 4 ประเภทใหญ่ ๆ ดังนี้

1. ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นระหว่างปี เป็นส่วนความรับผิดชอบที่ธุรกิจประกันวินาศภัย จะต้องจ่ายให้แก่ผู้เสียหายเมื่อเกิดภัยขึ้นตามสัญญาที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ เนื่องจากธุรกิจประกันวินาศภัยมีการรับประกันโดยตรง รับประกันต่อ เอาประกันต่อ และเอาประกันต่อช่วง เพื่อกระจายความเสี่ยงภัย เมื่อเกิดภัยขึ้นตามสัญญาจะมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเป็นช่วงตามที่ได้จ่ายเบี้ยประกันไว้ ดังนั้น ค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทจ่ายให้แก่ผู้เสียหายอาจไม่ใช่ค่าใช้จ่ายสุทธิ⁷ เนื่องจากบริษัทจะไปเรียกร้องเอาจากผู้ประกันต่ออีกช่วงหนึ่ง ฉะนั้นค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นระหว่างปี จึงเป็นค่าสินไหมที่บริษัทได้หักค่าสินไหมที่ได้รับทดแทนจากบริษัทผู้เอาประกันต่อ หรือการรับประกันต่อของบริษัทแล้ว ซึ่งค่าสินไหมทดแทนนี้ เป็นค่าใช้จ่ายสูงสุดของค่าใช้จ่ายทั้งหมด คือ เฉลี่ยร้อยละ 58.8 (ตารางที่ 2.2)

2. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน เป็นค่าใช้จ่ายที่สูงรองจากค่าสินไหมทดแทนคิดเฉลี่ยร้อยละ 26 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด

3. ค่าใช้จ่ายในการจัดสินไหมทดแทนเฉลี่ยร้อยละ 2.3 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด

4. ค่าจ้างหรือค่าบำเหน็จและค่านายหน้า โดยที่ธุรกิจประกันวินาศภัยเป็นการค้าที่ต้องอาศัยตัวแทน (Agent) และนายหน้า (Broker) ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 ตัวแทนประกันภัยหมายความถึง ผู้ซึ่งบริษัทมอบหมายให้ทำการชักชวนให้บุคคลทำสัญญาประกันภัยกับบริษัทผู้เอาประกันภัย ส่วนนายหน้าประกันภัยหมายความถึง ผู้ซึ่งชี้ช่องหรือจัดการให้บุคคลทำสัญญาประกันภัย กับบริษัทผู้เอาประกันภัย โดยหวังบำเหน็จเนื่องจากการนั้น แม้ว่าจะทำให้ต้นทุนของการประกันภัยสูงขึ้นก็ตาม ทั้งนี้เนื่องจากสัญญาประกันภัยประกอบด้วยเงื่อนไข หลักเกณฑ์ในการคุ้มครองหรือไม่คุ้มครอง รวมทั้งอัตราเบี้ยประกันภัยที่มีความแตกต่างกันไป ตัวแทนหรือนายหน้าประกันภัยมิใช่มีหน้าที่เพียงชี้ช่องหรือจัดการให้มีการทำสัญญาประกันภัยเท่านั้น แต่รวมถึงหน้าที่การให้บริการภายหลังการทำสัญญาประกันภัย เช่น การส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัย การเก็บเงินเบี้ยประกันภัย และเตือนให้ชำระเบี้ยประกันภัย การเจรจาเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เป็นต้น ฉะนั้น บริษัทจึงมีค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งสำหรับจ้างและเป็นค่าบำเหน็จให้แก่ตัวแทนและนายหน้าประกันภัย ค่าใช้จ่ายส่วนนี้คิดเฉลี่ยเป็นร้อยละ 12.8 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด (ตารางที่ 2.2)

⁷ เกื้อกูล ทองพุกษา, "วิเคราะห์ลักษณะโครงสร้างและบทบาทของธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย" วิทยานิพนธ์คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2530, หน้า 43

ตารางที่ 2.1 เบี้ยประกันวินาศภัยในช่วงปี 2530-2534

หน่วย : ล้านบาท

ปี.ศ.	จำนวน กรมธรรม์ (Policies)	เงินเอา ประกันภัย (Sum insured)	เบี้ยประกันภัย รับโดยตรง (Written Premiums)	รับประกันภัย ต่อ (Reinsurance Assumed)	เอาประกันภัย ต่อ (Reinsurance Ceded)	เอาประกัน ต่อช่วง (Retrocession Premium)	เบี้ยประกันภัย รับสุทธิ (Net Premium Written)	สำรองเพื่อการเสี่ยงภัย เพิ่มขึ้น (ลดลง) (Reserve for Earned)	เบี้ยประกันภัยที่ ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Premium Earned)
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7) = (3)+(4)-(5)-(6)	(8)	(7)-(8)
2530	1,415,095	1,529,364	7,515	1,217	4,388	85	4,259	530	3,729
2531	1,669,073	1,978,482	9,315	1,212	4,753	89	5,683	769	4,914
2532	1,941,510	2,648,138	12,516	1,420	5,425	270	8,240	1,198	7,043
2533	2,205,922	4,217,234	17,097	1,668	6,303	383	12,080	1,914	10,766
2534	2,550,022	4,420,453	20,342	1,292	7,688	376	14,170	979	13,191

ที่มา: รายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย, กรมการประกันภัย



ตารางที่ 2.2 แสดงงบกำไรขาดทุนของธุรกิจประกันวินาศภัย ปี 2530-2534

หน่วย: ล้านบาท

ปี.ศ.	รายได้		รายจ่าย				กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน ¹ (Profit from Operations)
	เบี้ยประกันภัยที่ถือ เป็นรายได้ (Earned Premiums) (1)	รายได้สุทธิจากการลงทุน และรายได้อื่นหักรายจ่ายอื่นๆ (Net Investment- Income) (2)	ค่าสินไหมทดแทน ที่เกิดขึ้นระหว่างปี (Loss Incurred) (3)	ค่าใช้จ่ายในการ จัดการสินไหมทดแทน (Loss Adjustment Expense) (4)	ค่าใช้จ่ายในการ ดำเนินงาน (Operating Expenses) (5)	ค่าจ้างหรือ ค่าบำเหน็จ (Commission) (6)	
2530	3,729 (89.6)	433 (10.4)	2,022 (55.6)	98 (2.7)	1,169 (32.1)	350 (9.6)	523
2531	4,913 (89.6)	571 (10.4)	2,792 (58.7)	114 (2.4)	1,339 (28.1)	513 (10.8)	728
2532	7,042 (88.9)	877 (11.1)	4,067 (59.8)	137 (2)	1,724 (25.4)	870 (12.8)	1,119
2533	10,166 (87.3)	1,485 (12.7)	5,969 (59.9)	198 (2)	2,285 (22.9)	1,513 (15.2)	1,686
2534	13,190 (82.2)	2,645 (17.8)	7,543 (60.1)	278 (2.2)	2,782 (22.2)	1,940 (15.5)	3,292
เฉลี่ย 5 ปี	(87.5)	(12.5)	(58.8)	(2.3)	(26)	(12.8)	1,470

ที่มา: รายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย, กรมการประกันภัย

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงร้อยละ

¹หมายถึง (1)+(2)-(3)-(4)-(5)-(6)

วิเคราะห์การดำเนินงานของธุรกิจประกันวินาศภัย

การประกันภัยเป็นธุรกิจที่ผู้รับประกันภัยสัญญาที่จะใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ ในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้น หรือเกิดเหตุอย่างอื่นในอนาคต ซึ่งตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 การประกอบธุรกิจประกันภัยจะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี รวมทั้งเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ตามที่บัญญัติไว้ เช่น ต้องดำรงไว้ซึ่งเงินกองทุน ต้องวางหลักทรัพย์ประกันไว้กับนายทะเบียนตามมูลค่าที่กำหนดไว้ ต้องจัดสรรเบี้ยประกันภัยไว้เป็นเงินสำรองประกันภัย รวมถึงการประกันต่อ การลงทุน และอัตราเบี้ยประกันภัย ทั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริษัทมีความมั่นคงในการดำเนินงานได้ในระยะยาว

เมื่อวิเคราะห์การดำเนินงานของธุรกิจประกันวินาศภัยในแต่ละประเภท โดยพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Net Written Premiums) การดำรงเงินสำรองประกันภัย (Reserve) และการประกันต่อ (Reinsurance)^๕ จะได้ผลดังแสดงในตารางที่ 2.3-2.8

1. อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Net Written Premiums) ต่อเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง (Direct Premium) ซึ่งแสดงถึงเบี้ยประกันภัยที่บริษัทได้รับจากการรับประกันภัยของบริษัทเมื่อหักการประกันต่อโดยสุทธิออกแล้ว เหลือเป็นเบี้ยประกันภัยที่บริษัทเป็นผู้รับความเสี่ยงไว้เป็นสัดส่วนเท่าไร ในปี 2534 อัตราส่วนนี้ของการประกันภัยประเภทรถยนต์สูงสุดคือร้อยละ 96.42 ซึ่งแสดงถึงการรับความเสี่ยงไว้สูงที่สุด อันดับรองลงมาคือ การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง รับความเสี่ยงไว้ร้อยละ 46.30 การประกันอัคคีภัยและเบ็ดเตล็ด จะรับความเสี่ยงไว้เพียง 42.11 และ 33.35 (ดูตารางที่ 2.3)

^๕อำนาจ วงศ์นิจจวโรตม, "ความมั่นคงของธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย" วิทยานิพนธ์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พ.ศ. 2536, หน้า 27-28.

ตารางที่ 2.3 แสดงอัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับ โดยตรงของธุรกิจประกัน
วินาศภัย ระหว่างปี 2530-2534 โดยจำแนกตามประเภทของการรับประกันภัย
(หน่วย : %)

ปีพ.ศ.	ประเภทของการประกันภัย			
	อัคคีภัย	ภัยทางทะเลและขนส่ง	รถยนต์	เบ็ดเตล็ด
2530	31.42	53.36	96.63	25.41
2531	31.64	48.73	95.60	30.05
2532	32.66	47.52	96.28	34.58
2533	38.00	46.36	97.14	35.44
2534	42.11	46.30	96.42	33.35

ที่มา: คำนวณจาก รายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย, กรมการประกันภัย

2. อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้ (Earned Premiums) ต่อเบี้ยประกันภัย
รับสุทธิ (Net Written Premiums) ซึ่งเป็นการสะท้อนถึงความเสี่ยง โดยเปรียบเทียบของการ
ประกันภัยแต่ละชนิด ทั้งนี้เพราะถ้าการประกันภัยชนิดใดมีความเสี่ยงมากก็ต้องดำรงเงินสำรอง
ไว้ในอัตราสูง ฉะนั้นจะทำให้เหลือเบี้ยประกันภัยที่เป็นรายได้ของบริษัทในอัตราส่วนที่ต่ำ ในปี
2530 (ดูตาราง 2.4) ปรากฏว่าอัตราส่วนเบี้ยประกันภัยที่เป็นรายได้ต่อเบี้ยประกันภัยสุทธิของ
การประกันภัยทางทะเล และขนส่ง กับการประกันภัยรถยนต์มีอัตราส่วนที่สูงถึงร้อยละ 90.30
และร้อยละ 86.88 ตามลำดับ ซึ่งแสดงว่า การประกันภัยรถยนต์เป็นสาขาของการประกันภัยที่มี
ความเสี่ยงสูงกว่าสาขาอื่น ๆ แต่เป็นที่น่าสังเกตว่า ในปี 2534 สัดส่วนนี้กลับมีค่าที่สูงขึ้นทั้งนี้
เนื่องจากเหตุผลที่ว่า ในปี 2533 เบี้ยประกันภัยรับโดยตรงของการประกันภัยรถยนต์มีค่าสูงขึ้น
อย่างรวดเร็วซึ่งมีผลทำให้เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้ (Earned Premiums) ในปี 2534 สูง
ขึ้นเป็นอย่างมาก ดังนั้นค่าของสัดส่วนนี้จึงสูงตามไปด้วย แต่ถ้าเมื่อพิจารณาถึงผลกำไรจากการรับ
ประกันภัย จะปรากฏว่าการประกันภัยรถยนต์มีค่าติดลบ (ขาดทุน) ถึง 352 ล้านบาทในปี 2534

เมื่อเปรียบเทียบกับประเภทอื่น อย่างไรก็ตามยังถือได้ว่าการประกันภัยรถยนต์มีความเสี่ยงที่สูงกว่าประเภทอื่น ๆ (ดูตารางที่ 2.5)

ตารางที่ 2.4 แสดงอัตราส่วนเบี้ยประกันภัยที่เป็นรายได้ต่อเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อของธุรกิจประกันวินาศภัย ระหว่างปี 2530-2534 โดยจำแนกตามประเภทของการรับประกันภัย

(หน่วย : %)

ปีพ.ศ.	ชนิดของการประกันภัย			
	อัคคีภัย	ภัยทางทะเลและขนส่ง	รถยนต์	เบ็ดเตล็ด
2530	89.89	90.30	86.88	84.29
2531	91.92	93.78	84.19	87.84
2532	93.21	98.83	83.07	84.48
2533	90.59	95.87	82.26	84.10
2534	89.86	100.00	94.25	83.95

ที่มา: คำนวณจาก รายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย, กรมการประกันภัย

3. อัตราส่วนค่าสินไหมจ่าย (Claim Paid) ต่อเบี้ยประกันภัยที่เป็นรายได้ (Earned Premiums) เป็นอัตราส่วนที่สะท้อนถึงความเสี่ยงโดยเปรียบเทียบได้โดยตรง หากอัตราส่วนนี้สูงกว่าร้อยละ 60 จะถือว่าสูงเกินมาตรฐาน ตารางที่ 2.6 แสดงถึงอัตราส่วนดังกล่าวทางการประกันภัยรถยนต์สูงกว่าถึงร้อยละ 66.29 ในปีพ.ศ.2534 ในขณะที่การประกันภัยประเภทอื่นต่ำกว่าร้อยละ 60 ทั้งสิ้น และเป็นที่น่าสังเกตว่าการประกันอัคคีภัยมีอัตราส่วนนี้เพียงร้อยละ 20.39 เท่านั้น ซึ่งสะท้อนถึงธุรกิจประกันภัยประเภทนี้มีกำไรมากกว่าประเภทอื่น ๆ



ตารางที่ 2.5 แสดงผลการดำเนินงานของธุรกิจประกันวินาศภัย ปี.ศ.2532-2534 โดย
จำแนกตามประเภทของการรับประกันภัย

หน่วย: ล้านบาท

รายการ (Items)	อัคคีภัย (Fire)	ทะเลและขนส่ง ตัวเรือ สินค้า (Hull) (Cargo)	รถยนต์ (Auto.)	เบ็ดเตล็ด (Misc.)	สุขภาพ (Health)	รวมทั้งสิ้น (Total)	
(1) เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ Net Written Premiums							
2532	1,195	47	434	593	554	77	8,240
2533	1,638	33	544	8,953	776	135	12,079
2534	2,122	20	575	10,207	1,028	218	14,170
(2) สำรองเพื่อการเสี่ยงภัยเพิ่มขึ้น (ลดลง) Increase (Decrease) Reserve							
2532	81	20	14	1,007	69	8	1,198
2533	154	(13)	37	1,588	123	24	1,913
2534	215	4	(15)	587	164	24	980
(3) เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้ Earned Premiums (1)-(2)							
2532	1,114	27	420	4,927	485	69	7,042
2533	1,484	46	507	7,365	653	111	10,166
2534	1,907	16	590	9,620	863	194	13,190
(4) ค่าใช้จ่ายรวม¹ Total Expense							
2532	586	30	294	5,388	423	77	6,799
2533	820	30	354	8,069	584	108	9,965
2534	1,193	13	396	9,972	776	194	12,544
(5) กำไร (ขาดทุน) จากการรับประกันภัย Underwriting Gain (Loss) (3)-(4)							
2532	528	(3)	126	(461)	62	(8)	243
2533	664	16	153	(704)	69	3	201
2534	714	3	194	(352)	87	-	646

ที่มา: รายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย, กรมประกันภัย

หมายเหตุ: ¹ หมายถึง ค่าสินไหมที่เกิดขึ้นระหว่างปี + ค่าจัดการสินไหมทดแทน + ค่าจ้างหรือ
ค่าบำเหน็จ + ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน

ตารางที่ 2.6 แสดงอัตราส่วนค่าสินไหมจ่าย (Claim Paid) ต่อเบี้ยประกันที่เป็นรายได้ (Earned Premiums) ของธุรกิจประกันวินาศภัย ระหว่างปี 2530-2534 โดยจำแนกตามประเภทของการรับประกันภัย

(หน่วย : %)

ปีพ.ศ.	ชนิดของการประกันภัย			
	อัคคีภัย	ภัยทางทะเลและขนส่ง	รถยนต์	เบ็ดเตล็ด
2530	26.61	35.80	66.60	45.43
2531	27.69	38.70	67.05	56.71
2532	20.61	40.98	68.51	48.87
2533	20.34	39.72	68.85	48.41
2534	20.39	38.47	66.29	49.25

ที่มา: คำนวณจาก รายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย, กรมการประกันภัย

4. อัตราส่วนค่าบำเหน็จจ่ายจากการรับประกันภัยโดยตรง (Paid for Direct Insurance) ต่อเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง (Direct Premiums) เป็นการแสดงถึงอัตราค่าบำเหน็จที่บริษัทจ่ายแก่ตัวแทน (Agent) ในการหลูกค้าส่งให้บริษัท ตารางที่ 2.7 แสดงให้เห็นว่าอัตราส่วนดังกล่าวของการประกันอัคคีภัยมีค่าสูงที่สุดคือ ร้อยละ 24.41 อันดับรองลงมาคือ การประกันภัยรถยนต์ และภัยทางทะเล คืออัตราส่วนร้อยละ 19.41 และ 13.53 ส่วนการประกันภัยเบ็ดเตล็ดจะมีค่าของอัตราส่วนนี้ต่ำสุด คือ ร้อยละ 13.04

ตารางที่ 2.7 แสดงอัตราส่วนค่าบ้ำเห็จจ่ายจากการรับประกันภัยโดยตรง (Paid for Direct Insurance) ต่อเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง (Direct Premiums) ของธุรกิจประกันวินาศภัย ระหว่างปี 2530-2534 โดยจำแนกตามประเภทของการรับประกันภัย

(หน่วย : %)

ปีพ.ศ.	ชนิดของการรับประกันภัย			
	อัคคีภัย	ภัยทางทะเลและขนส่ง	รถยนต์	เบ็ดเตล็ด
2530	22.90	12.05	18.88	10.08
2531	23.21	12.23	19.17	11.81
2532	23.24	12.31	19.31	13.19
2533	23.32	12.47	19.26	14.04
2534	24.41	13.53	19.41	13.04

ที่มา: คำนวณจาก รายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย, กรมการประกันภัย

5. อัตราส่วน ค่าบ้ำเห็จรับจากการประกันต่อ ต่อ เบี้ยประกันต่อ แสดงถึงอัตราค่าบ้ำเห็จที่บริษัทประกันภัยได้รับจากการเอาประกันต่อ ดังแสดงในตารางที่ 2.8 เมื่อพิจารณาควบคู่กับอัตราส่วนค่าบ้ำเห็จจ่ายจากรับประกันโดยตรงต่อเบี้ยประกันโดยตรง (ตารางที่ 2.7) โดยพิจารณาผลต่างของ 2 อัตราส่วน จะพบว่า การประกันอัคคีภัยมีค่าของส่วนต่างมากที่สุดคือ ร้อยละ 16.35 อันดับรองลงมาคือ การประกันภัยทางทะเล มีค่าร้อยละ 12.76 การประกันภัยเบ็ดเตล็ด ร้อยละ 7.38 และการประกันภัยรถยนต์มีค่าต่ำที่สุด คือ ร้อยละ 5.7 ซึ่งผลต่างของ 2 อัตราส่วนนี้ แสดงว่า หากบริษัทรับประกันภัยโดยตรงแล้ว มีการนำไปประกันต่อออก บริษัทจะมีกำไรจากการเอาประกันต่อ และเมื่อพิจารณาควบคู่กับอัตราส่วนค่าสินไหมจ่ายต่อเบี้ยประกันที่เป็นรายได้ (Loss Ratio) จะพบความสัมพันธ์โดยตรงคือ การประกันภัยประเภทใดที่มีกำไรมาก (หมายถึง Loss Ratio ต่ำ) ส่วนต่างของอัตราส่วนค่าบ้ำเห็จรับจากการประกันต่อต่อเบี้ยประกันกับ

อัตราส่วนค่าบำเหน็จจ่ายจากการรับประกันภัยโดยตรงต่อเบี้ยประกันรับโดยตรงมักจะมีค่าสูง ซึ่งจะทำให้บริษัททำการประกันต่อออกเป็นจำนวนมากด้วย แสดงว่าบริษัทเก็บความเสี่ยงไว้เองต่ำ (คืออัตราส่วนเบี้ยประกันรับสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง) และการประกันภัยชนิดใดที่มีกำไรน้อยหรือขาดทุนก็จะมีส่วนต่างค่าบำเหน็จของการประกันต่อกับประกันภัยโดยตรงต่ำด้วย แสดงว่าบริษัทจะเก็บความเสี่ยงไว้เองสูง ซึ่งโครงสร้างการดำเนินงานของธุรกิจประกันวินาศภัยนี้จะมีแนวโน้มที่คล้ายคลึงกันตั้งแต่ปี 2530-2534

ตารางที่ 2.8 แสดงอัตราส่วนค่าบำเหน็จจ่ายจากการประกันต่อ (Paid for Insurance) ต่อเบี้ยประกันต่อส่งออก (Premiums Ceded) ของธุรกิจประกันวินาศภัย ระหว่างปี 2530-2534 โดยจำแนกตามประเภทของการรับประกันภัย

(หน่วย : %)

ปีพ.ศ.	ชนิดของการประกันภัย			
	อัคคีภัย	ภัยทางทะเลและขนส่ง	รถยนต์	เบ็ดเตล็ด
2530	40.91	24.60	23.34	13.33
2531	41.10	30.29	24.63	20.44
2532	42.04	25.59	24.96	22.45
2533	42.21	26.06	24.85	22.52
2534	40.76	26.29	25.11	20.42

ที่มา: คำนวณจาก รายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย, กรมการประกันภัย