

# ศึกษาผลกระทบของบริษัทประกันวินาศภัย จากการเพิ่มวงเงินความคุ้มครองการรับประกันภัยรถภาคบังคับ

โศรดา หนูแย้ม นักศึกษาปริญญาโทหลักสูตรเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ คณะพัฒนาเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

## บทคัดย่อ

ในปัจจุบันรถทุกชนิดถูกกำหนดให้ต้องจัดทำประกันภัยรถภาคบังคับ หรือที่เรียกว่า ประกันภัย พ.ร.บ. ซึ่งหน่วยงานที่กำกับดูแลอย่างคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ได้ดำเนินการปรับเพิ่มเงื่อนไขความคุ้มครองอย่างต่อเนื่อง การศึกษานี้จึงมุ่งเน้นที่จะศึกษาผลกระทบที่เกิดจากการปรับเปลี่ยนเงื่อนไขความคุ้มครองที่มีต่อบริษัทประกันวินาศภัยแต่ละขนาด ซึ่งผลการศึกษาพบว่า บริษัทประกันวินาศภัยขนาดเล็กเป็นผู้ได้รับผลกระทบจากการปรับเพิ่มเงื่อนไขความคุ้มครองมากที่สุด

## กรอบแนวคิดและวิธีการศึกษา

อัตราส่วนทางการเงินที่ใช้การวิเคราะห์ความสามารถในการทำกำไรในกลุ่มธุรกิจประกันวินาศภัย

อัตราส่วนค่าใช้จ่าย (Expenses Ratio)

เป็นสัดส่วนของค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัยอื่นบวกค่าจ้างและค่าบำเหน็จกับเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้

อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio)

เป็นสัดส่วนของค่าสินไหมทดแทนจ่ายที่เกิดขึ้นกับเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้

บริษัทประกันวินาศภัยที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัยรถยนต์ ที่มีข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์ จำนวน 40 บริษัท

เปรียบเทียบผลกระทบในแต่ละในแต่ละกลุ่มบริษัท โดยอ้างอิงเกณฑ์การจัดกลุ่มของสมาคมประกันวินาศภัยไทย ตามเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง

**ขนาดใหญ่**  
มากกว่า 5,000 ล้านบาท  
จำนวน 9 บริษัท

**ขนาดกลาง**  
1,001 - 5,000 ล้านบาท  
จำนวน 17 บริษัท

**ขนาดเล็ก**  
ไม่เกิน 1,000 ล้านบาท  
จำนวน 14 บริษัท

ศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้น ในช่วงปี พ.ศ. 2549-2559

## ผลการศึกษา

ผลการวิเคราะห์อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio) พบว่ากลุ่มบริษัทขนาดเล็กได้รับผลกระทบจากการการปรับเพิ่มความคุ้มครองมากที่สุด ซึ่งเป็นผลมาจากค่าสินไหมทดแทนเพิ่มสูงขึ้นมากกว่าเบี้ยประกันภัยที่ได้ ในขณะที่ผลการวิเคราะห์อัตราส่วนค่าใช้จ่าย (Expenses Ratio) พบว่า บริษัทประกันภัยทุกขนาดมีการเพิ่มค่าใช้จ่ายในช่วงนโยบายรถคันแรกที่เกิดในปลายปีพ.ศ. 2554 แต่สำหรับกลุ่มบริษัทขนาดเล็ก มีการเปลี่ยนแปลงแนวทางการดำเนินธุรกิจโดยปรับลดสัดส่วนค่าจ้างและค่าบำเหน็จลงและหันไปดำเนินนโยบายการจัดการรายการเสนอการขายในรูปแบบอื่นแทนการจ่ายค่าจ้างและค่าบำเหน็จให้กับตัวแทนหรือกลุ่มนายหน้าแทน อีกทั้งงานศึกษาฉบับนี้แสดงให้เห็นว่ากลุ่มบริษัทขนาดเล็ก มีความสามารถในการแข่งขันในตลาดที่น้อยกว่ากลุ่มบริษัทขนาดใหญ่และขนาดกลาง ทำให้ไม่สามารถขยายฐานลูกค้าได้มากเท่าที่ควร ส่วนบริษัทขนาดใหญ่มีความสามารถในการสร้างการประหยัดจากขนาด (economies of scale) ที่มากกว่า

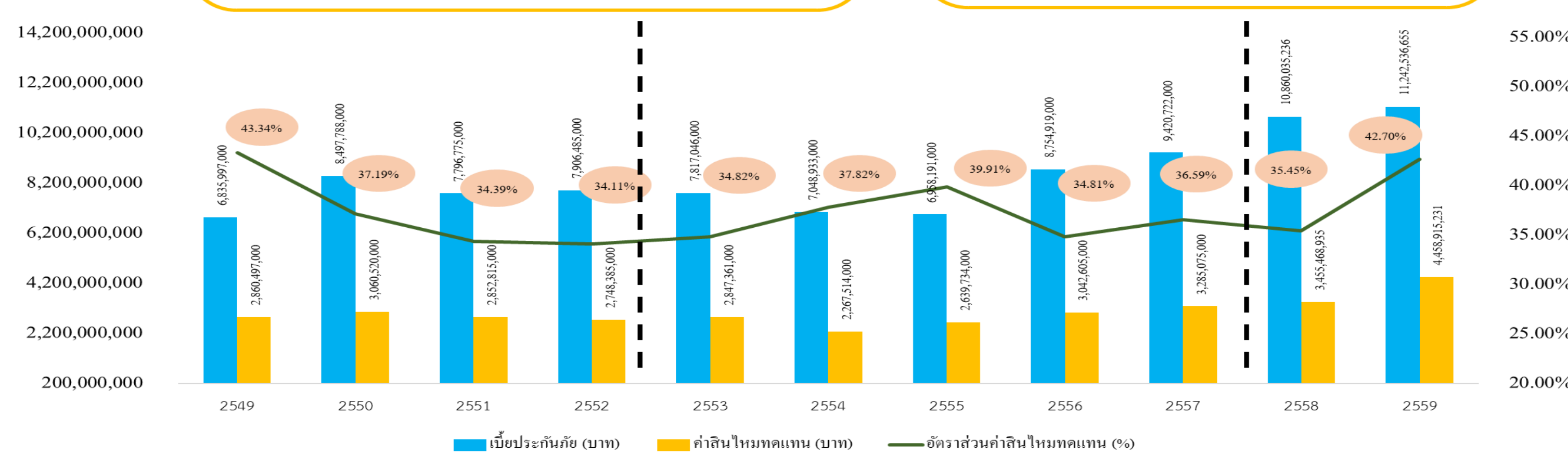
## ผลการวิเคราะห์

### 1 มกราคม 2553

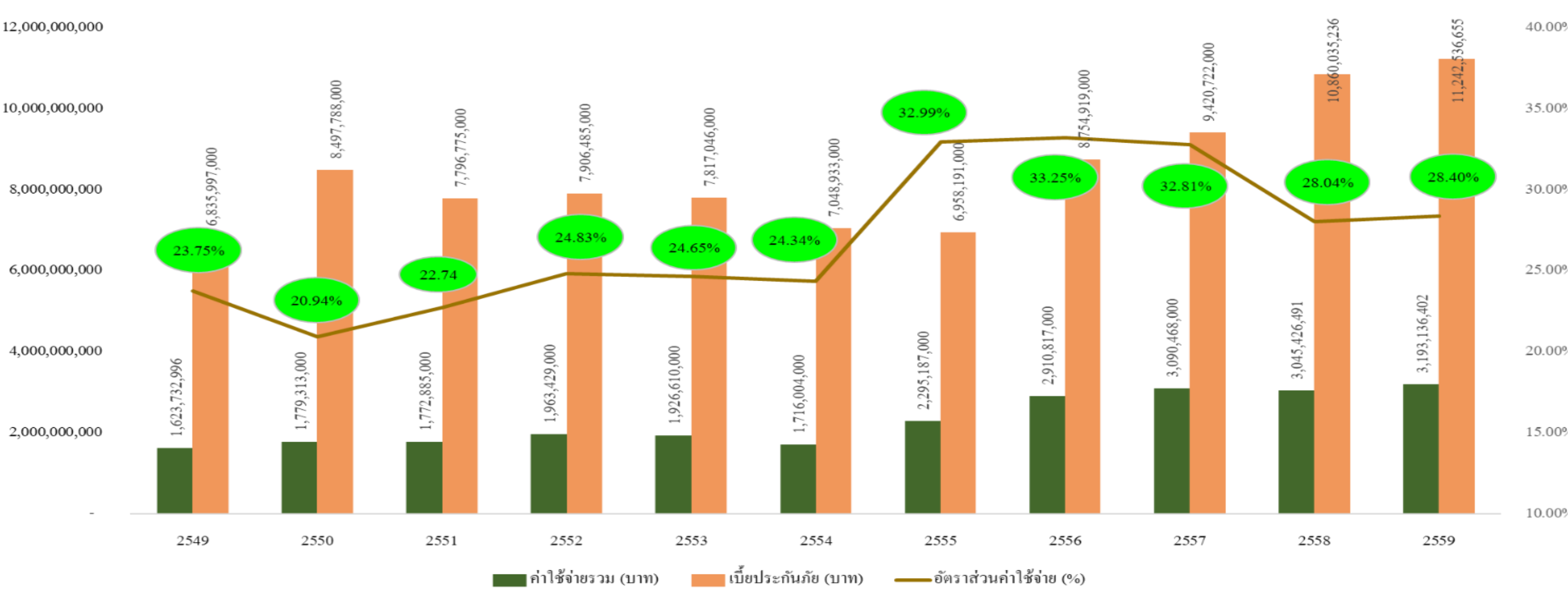
- เพิ่มความคุ้มครองให้กับผู้ประกอบการที่ผูกพันทหารเรือ/ผู้ขายเรือ/วิริยะ จากเดิมที่ได้รับเฉพาะการรวมทหารเรือ ให้ได้รับความคุ้มครองเพิ่มขึ้นอีก 35,000 บาท
- เพิ่มจำนวนวงเงินความคุ้มครองผู้ประสบภัยชีวิต อุทกภัยทหาร และผู้ขายเรือ/วิริยะ จาก 100,000 บาท เป็น 200,000 บาท
- เพิ่มการชดเชยให้แก่ผู้ประสบภัยที่รักษาพยาบาลในสถานพยาบาลในชุมชนภายในเป็นวันละ 200 บาท จำนวนไม่เกิน 20 วัน

### 25 ธันวาคม 2557

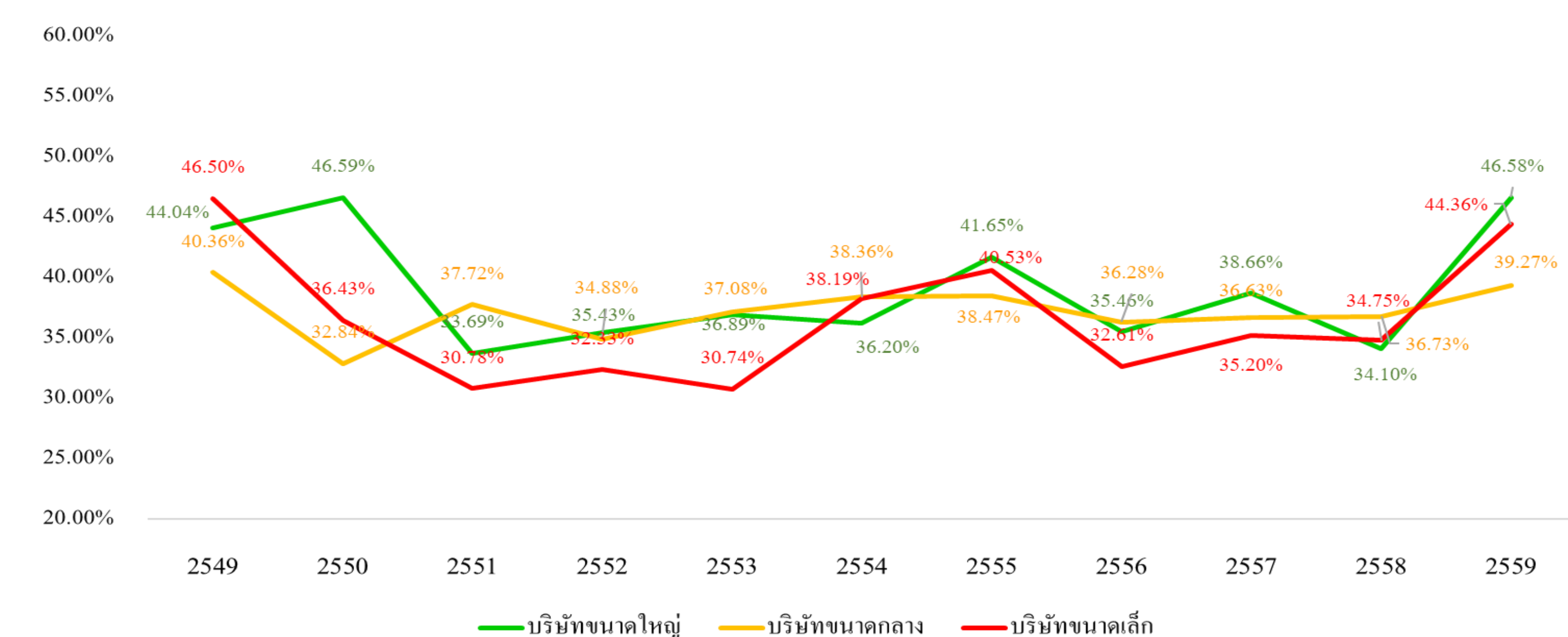
- เพิ่มความคุ้มครองค่าเสียหายเบื้องต้นสำหรับรถจักรยานยนต์ จาก 15,000 บาท เป็น 30,000 บาท
- เพิ่มจำนวนวงเงินความคุ้มครองรถจักรยานยนต์ จาก 50,000 บาท เป็น 80,000 บาท
- เพิ่มจำนวนวงเงินความคุ้มครองรถจักรยานยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ จาก 200,000 บาท เป็น 300,000 บาท



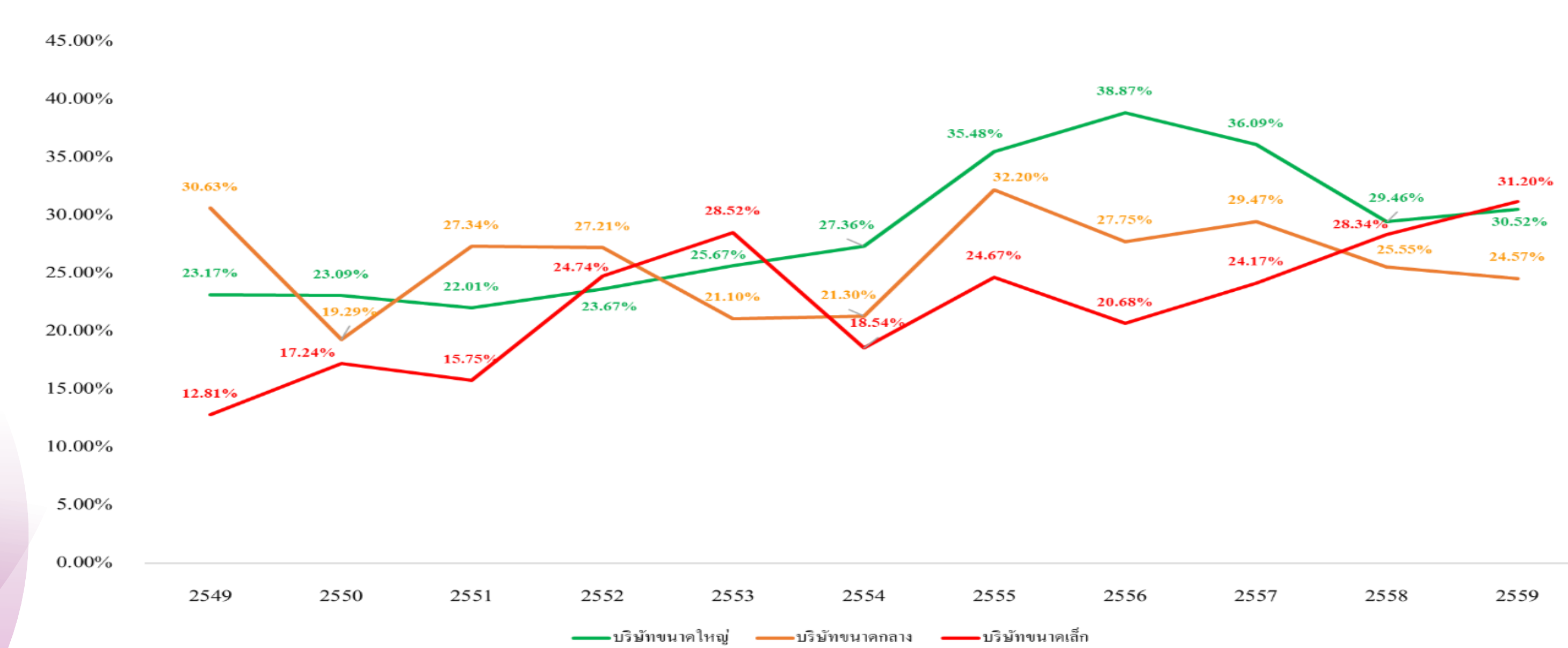
### ภาพรวมอัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio) ของบริษัททั้ง 3 ขนาด



### ภาพรวมอัตราส่วนค่าใช้จ่าย (Expenses Ratio) ของบริษัททั้ง 3 ขนาด



### อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio) แยกตามขนาดบริษัท



### อัตราส่วนค่าใช้จ่าย (Expenses Ratio) แยกตามขนาดบริษัท

