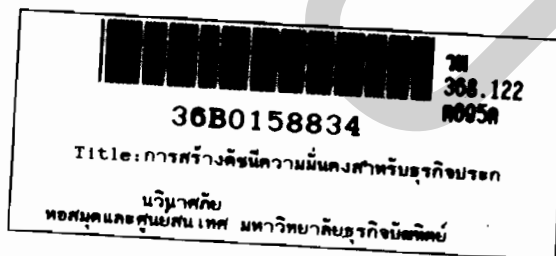




การสร้างความมั่นคงสำหรับธุรกิจประกันวินาศภัย

เต็มเดือน เกสะวัตนะ



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ. 2546

ISBN 974-281-844-4

**Security Indexation for Non-Life Insurance**

**Temdeun Kesawattana**

**A thesis Submitted in Partial Fulfillment of Requirements**

**For the Degree of Master of Economics**

**Department of Economics**

**Graduate School Dhurakijpundit University**

**2003**

**ISBN 974-281-844-4**

เลขทะเบียน.....	<b>0158834</b>
วันลงทะเบียน.....	<b>2.2..ค.ค..2546..</b>
เลขเรียกหนังสือ.....	๖๖๖ 368.192 ๓๖๘๓๓ [๒๕๔๖]



## ใบรับรองวิทยานิพนธ์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

ปริญญา เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

ชื่อวิทยานิพนธ์ การสร้างดัชนีความมั่นคงสำหรับธุรกิจประกันวินาศภัย

เสนอโดย น.ส.เต็มเดือน เกสวะวัฒน์

สาขาวิชา เศรษฐศาสตร์ (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ รศ.ดร.สรยุทธ มีนะพันธ์

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม อาจารย์กมลวรรณ กীরติสมิต

ได้พิจารณาเห็นชอบโดยคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์แล้ว

..... ประธานกรรมการ

(รศ.ดร.ไพโรจน์ วงศ์วิภาณนท์)

..... กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

(รศ.ดร.สรยุทธ มีนะพันธ์)

..... กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

(อาจารย์กมลวรรณ กীরติสมิต)

..... กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

(รศ.ดร.วราภรณ์ สามโกเศศ)

..... กรรมการผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัย

(ผศ.อนุชา จินตกานนท์)

บัณฑิตวิทยาลัยรับรองแล้ว

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(รศ.ดร.สมพงษ์ อรพินท์)

วันที่ 20 เดือน เม

พ.ศ. 2566

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยดี ทำให้ผู้เขียนซาบซึ้งในพระคุณของ รศ.ดร. สรยุทธ มีนะพันธ์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์, อาจารย์กมลวรรณ กิรติสมิต อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ที่ได้สละเวลาอันมีค่าในการให้คำแนะนำและตรวจแก้ไขวิทยานิพนธ์ รศ.ดร. ไพโรจน์ วงศ์วิภาณนท์ ประธานกรรมการ รศ.ดร.วรากรณ์ สามโกเศศ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ และผศ.อนุชา จินตกานนท์ กรรมการผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัย ที่กรุณาให้คำแนะนำทางวิชาการ เพื่อให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ผู้เขียนขอขอบคุณนางเรีนจิต เกสวะวัฒนะ มารดา, พลดำรวจรดิตรอง สุริยะโชติ คุณลุง ผู้ซึ่งได้เลี้ยงดู อบรมบ่มนิสัยความขยัน มานะ อดทน จนทำให้ผู้เขียนมีความตั้งใจที่จะทำการใดๆ ได้สำเร็จ นอกจากนี้บุคคลที่จะลืมมิได้คือ น้องสาวของผู้เขียน คุณทองสุข มีศรีสมและครอบครัว ที่คอยเป็นกำลังใจและช่วยเหลือผู้เขียนในทุกๆด้าน ท้ายสุดผู้เขียนขอขอบคุณมหาวิทยาลัยธุรกิจ บัณฑิตยที่ให้ทุนการศึกษาในครั้งนี้

อนึ่ง หากวิทยานิพนธ์นี้มีคุณค่าและประโยชน์ต่อการศึกษาค้นคว้าของผู้สนใจ ผู้เขียนขออุทิศให้แก่บุพการีและผู้มีพระคุณทุกท่าน ส่วนข้อผิดพลาดและข้อบกพร่องต่างๆผู้เขียนขอรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

เต็มเดือน เกสวะวัฒนะ

พฤษภาคม 2546

## สารบัญ

	จ หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	๗
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	๘
กิตติกรรมประกาศ.....	๙
สารบัญตาราง.....	๗
<b>บทที่</b>	
1    บทนำ .....	1
1.1 ความสำคัญ และที่มาของการศึกษา .....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา .....	11
1.3 สมมติฐานในการศึกษาค้นคว้า .....	11
1.4 ขอบเขตของการศึกษา .....	18
1.5 นิยามศัพท์ .....	19
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ .....	21
2    แนวความคิดทฤษฎีที่เกี่ยวกับการวิจัย .....	22
2.1 ทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง .....	22
2.2 ทฤษฎีที่ใช้ในการศึกษา .....	30
3    ข้อมูลสำคัญของบริษัทประกันวินาศภัย.....	39
3.1 ความเสียหายรายใหญ่ในธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทย.....	40
3.2 ผลกระทบของ “ 9 –11 (Sep.11) “ ต่อธุรกิจประกันภัย.....	41
3.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันวินาศภัย.....	43
4    การจัดลำดับความมั่นคงของธุรกิจประกันภัย .....	46
4.1 กรมการประกันภัย .....	46
4.2 Standard & Poor's .....	53
4.3 International Association of Insurance Supervisors (IAIS) .....	58
5    วิธีการจัดอันดับความมั่นคง.....	65
ส่วนที่ 1 วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน.....	65
ส่วนที่ 2 การสร้างดัชนีความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัย.....	68

## สารบัญ (ต่อ)

ส่วนที่ 3 ตรวจสอบดัชนีความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัย.....	73
6 สรุปผลการศึกษาวิจัย และข้อเสนอแนะ .....	74
6.1 ผลการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน .....	74
6.2 ผลการวิเคราะห์การสร้างดัชนีความมั่นคง ของธุรกิจประกันวินาศภัย .....	79
6.3 ผลการตรวจสอบดัชนีความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัย .....	89
6.3.1 ความสอดคล้องกับการศึกษาที่ผ่านมา.....	89
6.3.2 สรุปและข้อเสนอแนะ.....	101
บรรณานุกรม.....	108
ภาคผนวก .....	112
ประวัติผู้เขียน .....	143

## สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1.1	เครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจที่สำคัญต่างๆ ปี 2538-2542 (NORMINAL TERM) ...	3
1.2	แสดงปริมาณเงินฝากของสถาบันการเงินแต่ละประเภท ปี 2538-2542 .....	5
1.3	จำนวนเบี้ยประกันภัย(ประกันชีวิต, ประกันวินาศภัย) ต่อประชากร เบี้ยประกันภัย(ประกันชีวิต, ประกันวินาศภัย) ต่อผลิตภัณฑ์ประชาชาติ เบื้องต้น ปี 2539 .....	6
1.4	จำนวนเบี้ยประกันภัย(ประกันชีวิต, ประกันวินาศภัย), สัดส่วนและอันดับของ โลกของประเทศที่สำคัญและอาเซียน ปี 2542 .....	7
1.5	แสดงเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง, อัตราส่วนและอัตราการขยายตัว (%) ของ ธุรกิจประกันวินาศภัย ปี 2538-2542 .....	9
1.6	แสดงสถิติของการประกันภัย จำแนกตามประเภทของการประกันภัยปี 2538 - 2542 .....	10
5.1	แสดงค่าถ่วงน้ำหนัก 7 แบบในแต่ละอัตราส่วน .....	72
6.1	รายชื่อบริษัทประกันวินาศภัย 30 บริษัทแรกเรียงตามจำนวนเงินกองทุนในปี 2542 .....	74
6.2	แสดงผลการดำเนินงานโดยเฉลี่ย 5 ปี (ปี 2538-2542) ของบริษัทประกัน วินาศภัย 30 บริษัทแรกเรียงตามจำนวนเงินกองทุนในปี 2542 .....	76
6.3	แสดงมาตราส่วนของแต่ละอัตราส่วนทั้ง 6 ด้าน .....	80

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การสร้างดัชนีความมั่นคงสำหรับธุรกิจประกันวินาศภัย
ชื่อนักศึกษา	นางสาวเต็มเดือน เกสรวัดนะ
อาจารย์ที่ปรึกษา	รศ.ดร.สรยุทธ มีนะพันธ์
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	อาจารย์กมลวรรณ กীরติสมิต
สาขาวิชา	เศรษฐศาสตร์ (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ)
ปีการศึกษา	2545

### บทคัดย่อ

ธุรกิจประกันภัยเป็นธุรกิจที่มีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ทั้งในด้านการเป็นสถาบันรับเสี่ยงภัยที่สร้างความมั่นคงพื้นฐานแก่บุคคล ครอบครัว และธุรกิจสาขาอื่น และในด้านการระดมเงินออมในรูปของเบี้ยประกันภัย เพื่อนำไปจัดสรรกระจายการลงทุนในกิจการต่างๆ ที่สนับสนุนการพัฒนาระบบเศรษฐกิจโดยรวม โดยการลงทุนนั้นสามารถกระทำได้ภายใต้กรอบกำหนดของประกาศกระทรวงว่าด้วยการลงทุนประกอบธุรกิจอื่นๆ ด้วยบทบาทนี้ ธุรกิจประกันภัยจึงนับเนื่องเป็นสถาบันการเงินแขนงหนึ่ง ที่มีความเกี่ยวข้องกับส่วนได้เสียของประชาชนหม่มากและความปลอดภัยผาสูกของสาธารณชน

ดังนั้นวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จึงมุ่งที่จะศึกษาถึงผลการดำเนินงานของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย 30 บริษัทแรกที่มีเงินกองทุนในปี 2542 สูงที่สุด กับเกณฑ์มาตรฐานของอัตราส่วนทางการเงินต่างๆที่นิยมนำมาใช้กับธุรกิจประกันวินาศภัย รวมถึงการสร้างดัชนีความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัยสำหรับประเทศไทย เพื่อนำมาจัดลำดับความมั่นคงของบริษัทประกันวินาศภัย เพื่อให้ผู้บริโภคได้ทราบข้อมูลที่ใช้สำหรับการตัดสินใจในเบื้องต้นที่จะซื้อประกันภัย หรือลงทุนในบริษัทใด และทำให้เกิดความมั่นคงและเกิดประโยชน์ต่อสังคมโดยรวม

จากการศึกษาพบว่าผลการดำเนินงานของบริษัทประกันวินาศภัยในช่วงปี 2538 ถึง 2542 ส่วนใหญ่ไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานในอัตราส่วนค่าใช้จ่าย (Expense Ratio = ER), ผลตอบแทนจากการลงทุน (Return on Investment = ROI) สำหรับผลการวิเคราะห์การสร้างดัชนีความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัยพบว่า แบบถ่วงน้ำหนัก W2 ที่เป็นแบบถ่วงน้ำหนักที่ดีที่สุดในการวิเคราะห์ความมั่นคงสำหรับธุรกิจประกันวินาศภัย เนื่องจากผู้เขียนเองพิจารณาด้วผลประกอบการจากการรับประกันภัยเป็นหลักสำคัญ



3

Thesis Title	Security Indexation for Non-Life Insurance
Name	Miss Temdeun Kesawattana
Thesis Advisor	Assoc. Prof. Sorayut Meenaphan
Co. Thesis Advisor	Lecturer Kamolwan Kiratisamit
Department	Business Economics
Academic Year	2002

### **Abstract**

The insurance business is very significant to the nation's economic and social development since the insurance institution carries risk for the stabilization of persons, families and other business sectors. The insurance sector also mobilizes savings in the form of insurance premiums and invests the premiums in different business enterprises in support of the overall economy. Investment can be managed only in the framework of the ministerial regulation on investment in other business enterprises. With its multi-role, the insurance business is considered a financial institution involved with a lot of people and public wellbeing.

This thesis is aimed to study operating results of 30 top non-life insurance companies with highest revolving funds in 1999 in comparison with standard criteria of financial ratios, often referred to by most insurance companies and to set a security index of the non-life insurance business in Thailand in order to rank non-life insurance companies in terms of their security and for consumers to have first hand information to make decision on which company they should buy an insurance policy or invest in. After all, it is for social stability and benefits.

The study shows that the operating results of most insurance companies from 1995 to 1999 did not pass the standard criteria of Expense Ratio (ER), and Return on Investment (ROI). An analysis to set a security index for the non-life insurance business suggests that weighting of W2 is the most appropriate approach to indicate the security of the non-life insurance business. Findings are based on operating results of those insurance companies.

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความสำคัญ และที่มาของการศึกษา

ธุรกิจประกันภัยเป็นธุรกิจที่มีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศทั้งในด้านการเป็นสถาบันรับเสี่ยงภัยที่สร้างความมั่นคงพื้นฐานแก่บุคคล ครอบครัว และธุรกิจสาขาอื่น และในด้านการระดมเงินออมในรูปของเบี้ยประกันภัย เพื่อนำไปจัดสรรกระจายการลงทุนในกิจการต่างๆ ที่สนับสนุนการพัฒนาระบบเศรษฐกิจโดยรวม โดยการลงทุนนั้นสามารถกระทำได้ภายใต้กรอบกำหนดของประกาศกระทรวงว่าด้วยการลงทุนประกอบธุรกิจอื่นๆ ด้วยบทบาทนี้ ธุรกิจประกันภัยจึงนับเนื่องเป็นสถาบันการเงินแขนงหนึ่ง ที่มีความเกี่ยวข้องกับส่วนได้เสียของประชาชนหมู่มากและความปลอดภัยผาสุกของสาธารณชน

ดังนั้นธุรกิจประกันภัยจึงเป็นธุรกิจที่มีความจำเป็นที่จะต้องมีการควบคุม (Regulation) และการกำกับดูแล (Supervision) เช่นเดียวกับธุรกิจการเงินประเภทอื่นๆ แต่อย่างไรก็ดี ระดับการกำกับประกันภัย มีความแตกต่างกันระหว่างประเทศ<sup>1</sup> ในประเทศที่มีการควบคุมในธุรกิจประกันภัยสูง มักจะพบผู้มีหน้าที่ควบคุมราคา (Tariffs) รูปแบบของกรมธรรม์, การเข้าสู่ตลาดของบริษัทต่างชาติ, ใบอนุญาตสำหรับบริษัทใหม่, การบังคับทำการประกันภัย (Compulsory Insurance), ช่องทางการตลาด (Insurance Acquisition Channels), ธุรกิจประกันภัยแห่งชาติ, การเก็บภาษีและการตั้งกฎเกณฑ์ในการรายงาน ในขณะที่ประเทศที่มีการควบคุมต่ำ มักจะพบการกำกับดูแลและการควบคุมข้างต้น แต่มักจะไม่มีการควบคุมราคาและการเข้าสู่ตลาดของธุรกิจต่างชาติ

นอกจากนี้ในส่วนของบริษัทประกันภัยเองก็เป็นทั้งผู้บริหารความเสี่ยงภัย (risk management) และผู้บริหารการเงิน (financial management) ดังนั้นแต่ละบาทที่บริษัทประกันภัยได้รับจึงสะท้อนทั้งความเสี่ยงภัย และโอกาสในการทำกำไร ทั้งนี้โดยหลักการแล้วจำนวนเงินเบี้ยประกันภัยที่ได้จ่ายให้กับบริษัทประกันภัยควรจะถูกนับเป็นหนี้สิน หรือเป็นภาระของบริษัทที่จะต้องกันเงินส่วนนี้ไว้ในรูปของ “เงินสำรอง” เพื่อพร้อมเสมอที่จะจ่ายคืนให้แก่ผู้เอาประกันภัย

---

<sup>1</sup> การค้าบริการ สาขาประกันภัย . Thailand Cover News Insurance. ปีที่ 1 , ฉบับที่ 3 .

ทุกขณะที่ประกอบธุรกิจ เบี้ยประกันภัยที่รับมาจะยังไม่ถือเป็นรายได้ ตราบจนกระทั่งกรมธรรม์ได้สิ้นสุดความคุ้มครองแล้ว ด้วยเหตุนี้เองบริษัทประกันภัยจึงต้องการความมั่นคงเป็นอย่างยิ่ง เพราะมีภาระรับผิดชอบต่อผู้เอาประกันภัยซึ่งมีเป็นจำนวนมาก ในขณะที่เดียวกันบริษัทก็มีโอกาสในการนำเงินจำนวนนี้ไปบริหารเพื่อให้เกิดประโยชน์ ภายใต้การคำนึงถึงความเสี่ยงเพราะภาระที่ต้องจ่ายเงินคืนแก่ผู้เอาประกันภัยทุกเมื่อตั้งกล่าว กล่าวอีกนัยหนึ่งคือบริษัทต้องจำกัดให้ค่าเสียโอกาสในการเก็บรักษาเงินจำนวนคงเดิมไว้ให้ต่ำที่สุด

ในแง่ของอัตราการเติบโตของธุรกิจประกันภัยนั้นมีความสัมพันธ์โดยตรงกับอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจในประเทศ ในปี 2533 – 2538 อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่แท้จริง (Real GDP) มีมากกว่า 8% แต่เนื่องจากพื้นฐานของประเทศที่ไม่แข็งแรงประกอบกับการขาดดุลการชำระเงินอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดวิกฤติเศรษฐกิจอย่างรุนแรงตั้งแต่กลางปี 2540 สหทัยรัฐบาลจึงตัดสินใจลดค่าเงินบาทเมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2540 และที่สุดต้องขอความช่วยเหลือทางการเงินจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) เมื่อมาถึงปี 2541 อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจลดลงมาที่ -8% ในขณะที่การบริโภคและการลงทุนลดมาอยู่ที่ -8.3% และ -29.2% โดยสิ่งเหล่านี้เป็นผลมาจากนโยบายทางการเงินที่เข้มงวดโดยการขึ้นอัตราดอกเบี้ยช่วงกลางปี 2540 – 2541 เพื่อปกป้องค่าเงินบาทและดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศให้มาลงทุนให้มากขึ้น รวมไปถึงนโยบายทางการคลังที่เข้มงวด ด้วยการเพิ่มภาษีมูลค่าเพิ่มจาก 7% เป็น 10% การเพิ่มภาษีส่งผลให้การบริโภคลดลง เนื่องจากราคาสินค้าและบริการแพงขึ้น ในขณะที่เงินเฟ้อก็เพิ่มขึ้นเป็น 8.1% และหากมองไปทางด้านการค้าระหว่างประเทศ ปี 2541 ลดลงเป็นประวัติการณ์ โดยยอดส่งออก -6.8% และยอดนำเข้า -33.8% ภาวะวิกฤติเช่นนี้ทำให้ธุรกิจประกันภัยกระทบ โดยสรุป 8 ประการด้วยกัน<sup>2</sup> คือ เบี้ยประกันภัยลดลง สภาพคล่องลดลง การลดค่าเงินบาท การแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น ผลตอบแทนจากการลงทุนลดลง เกิดการประกันภัยต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริงเกิดสภาวะภัยทางศีลธรรม และคุณภาพของความเสียหายแย่งลง

สำหรับเครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจที่สำคัญ และภาพรวมของธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทยในช่วงระหว่างปี พ.ศ.2538 – 2542 เป็นดังนี้

<sup>2</sup> ธโนคม โลกพัฒนา. “ทิศทางการประกันภัยนับจากครึ่งปีหลังปี 2000 ต้องขยับองค์กรเตรียมตัวตั้งรับ” Thailand Cover News Insurance. ปีที่ 1, ฉบับ 13. (กค.43)

ตารางที่ 1.1  
เครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจที่สำคัญต่างๆ ปี 2538 – 2542 (NOMINAL VALUE)

หน่วย: พันล้านบาท

	2538	2539	2540	2541	2542
GDP	4,192.7	4,622.8	4,740.2	4,628.4	4,615.4
growth rate (%)	(15.36)	(10.26)	(2.54)	(-2.36)	(-0.28)
AGRICULTURAL	468.9	514.0	529.7	586.4	517.0
growth rate (%)	(19.46)	(9.62)	(3.05)	(10.70)	(-11.83)
MANUFACTURING	1,189.0	1,303.4	1,362.7	1,363.0	1,435.4
growth rate (%)	(16.86)	(9.62)	(4.55)	(0.02)	(5.31)
CONSTRUCTION	303.2	341.7	269.3	175.1	162.1
growth rate (%)	(13.22)	(12.70)	(-21.19)	(-34.98)	(-7.42)
SERVICE	535.6	603.7	632.3	641.7	690.8
growth rate (%)	(17.43)	(12.71)	(4.74)	(1.49)	(7.65)
BANKING, INS. & REAL EST.	315.5	346.3	322.7	243.1	151.6
growth rate (%)	(12.44)	(9.76)	(-6.81)	(-24.67)	(-37.64)
NONLIFE INSURANCE	53.1	61.2	57.7	48.5	45.9
growth rate (%)	(19.59)	(15.25)	(-5.72)	(-15.94)	(-5.36)
% of BANKING, INS.....	16.83	17.67	17.88	19.95	30.28
% of GDP	1.27	1.32	1.22	1.05	0.99
LIFE ASSURANCE	48.3	55.8	58.8	56.3	62.5
growth rate	(18.09)	(15.53)	(5.38)	(-4.25)	(11.01)
% of BANKING, INS.....	15.31	16.11	18.22	23.16	41.23
% of GDP	1.15	1.21	1.24	1.22	1.35

ที่มา : สถิติเศรษฐกิจและการเงิน ธนาคารแห่งประเทศไทย (ม.ค.44)  
: รายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย ปี 2538 – 2541  
: 22 ปี กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์

ตามตารางที่ 1.1 ธุรกิจประกันภัยจัดเป็นสาขาย่อยสาขาหนึ่งในสาขาการธนาคาร, ประกันภัยและอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งเป็นสาขาที่มีอัตราการขยายตัวระหว่าง -37.64% ถึง 12.44% ต่อปี ระหว่างปี 2538 - 2542 ส่วนสาขาย่อยธุรกิจประกันภัยนั้น ธุรกิจประกันวินาศภัย มีการขยายตัวในด้านเบี้ยประกันภัยรับระหว่าง -15.94% ถึง 19.59% ต่อปี ในช่วงเดียวกันส่วนธุรกิจประกันชีวิตมีการขยายตัวในด้านเบี้ยประกันภัยรับระหว่าง -4.25% ถึง 18.09% ต่อปี ในช่วงเวลาเดียวกัน โดยทั้งธุรกิจประกันวินาศภัยมีการขยายตัวต่ำสุดในปี 2541 และธุรกิจประกันชีวิตมีการขยายตัวต่ำสุดในปี 2541 เช่นกัน ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์ในประเทศเบื้องต้น นอกจากนี้ธุรกิจประกันภัยนับวันจะมีความสำคัญเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ โดยในปี 2538 คิดเป็น 32.14% ของสาขาการธนาคาร, ประกันภัย และอสังหาริมทรัพย์ (ธุรกิจประกันวินาศภัย 16.83% และธุรกิจประกันชีวิต 15.31%) และเป็นสัดส่วนในผลิตภัณฑ์ในประเทศเบื้องต้น 2.42% (ธุรกิจประกันวินาศภัย 1.27% และธุรกิจประกันชีวิต 1.15%) เป็น 71.51% ในสาขาการธนาคาร, ประกันภัยและอสังหาริมทรัพย์ (ธุรกิจประกันวินาศภัย 30.28% และธุรกิจประกันชีวิต 41.23%) และ 2.34% ในผลิตภัณฑ์ในประเทศเบื้องต้น (ธุรกิจประกันวินาศภัย 0.99% และธุรกิจประกันชีวิต 1.35%) ในปี 2542

พิจารณาจากตารางที่ 1.2 พบว่า ธนาคารพาณิชย์มีบทบาทในการระดมเงินออมมากที่สุด โดยในปี 2538 มีสัดส่วนการระดมเงิน ถึง 71.47% ของจำนวนเงินออมทั้งหมด รองลงมาเป็นบริษัทเงินทุนและบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ จำนวน 17.23% และ ธนาคารออมสิน 5.40% โดยบริษัทประกันภัยมีสัดส่วนการออมเงินของประเทศจำนวน 2.98% ซึ่งจะเห็นได้ว่า ปริมาณเงินที่อยู่ในระบบของประกันภัยมีแนวโน้มสูงขึ้นตลอดเวลาในช่วง ปี 2538 - 2542

นอกจากนี้ จากตารางที่ 1.3 จะเห็นว่า เบี้ยประกันภัย ต่อ คน ของประเทศไทยอยู่ที่ 76.3 เหรียญสหรัฐ เป็นประกันวินาศภัย 39.9 เหรียญสหรัฐ และประกันชีวิต 36.4 เหรียญสหรัฐ ซึ่งเบี้ยประกันภัย มีค่า 2.50% ของผลิตภัณฑ์ประชาชาติเบื้องต้น (ประกันวินาศภัย 1.30% และประกันชีวิต 1.20%) ในปี 2539 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับธุรกิจประกันวินาศภัยในภูมิภาคเดียวกันและของทั่วโลกแล้ว ยังอยู่ในระดับต่ำ ดังตารางที่ 1.4 จะเห็นได้ว่าในปี 2542 ไทยมีเบี้ยประกันภัยรวม 2,827 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็นอันดับที่ 36 ของโลก คิดเป็นสัดส่วน 0.12% ของเบี้ยประกันภัยโลก และเบี้ยประกันวินาศภัย 1,208 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็นอันดับที่ 39 ของโลก คิดเป็นสัดส่วน 0.13% ของเบี้ยประกันวินาศภัยโลก ดังนั้นเมื่อพิจารณาถึงแนวโน้มการขยายตัวของธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทยแล้ว ยังสามารถขยายตัวได้อีก

ตารางที่ 1.2  
แสดงปริมาณเงินฝากของสถาบันการเงินแต่ละประเภท ปี 2538-2542

หน่วย: ล้านบาท

สถาบันการเงิน	2538	2539	2540	2541	2542
ธนาคารพาณิชย์	2,372,232 71.47%	2,642,854 70.50%	3,061,092 80.56%	3,337,832 79.05%	3,320,910 79.32%
ธนาคารออมสิน	179,161 5.40%	205,372 5.48%	235,294 6.19%	324,695 7.69%	349,408 8.34%
ธ.อ.ส.	46,774 1.41%	59,371 1.58%	109,958 2.89%	133,783 3.17%	128,478 3.07%
ธ.ก.ส.และ สหกรณ์การเกษตร	44,913 1.35%	57,239 1.53%	65,351 1.72%	86,257 2.04%	93,297 2.23%
เงินทุนและเงินทุน หลักทรัพย์	571,991 17.23%	660,700 17.62%	183,330 4.82%	182,303 4.32%	125,759 3.00%
เครดิตฟองซิเออร์	5,358 0.16%	6,152 0.16%	5,307 0.14%	3,494 0.08%	3,112 0.07%
ประกันภัย	99,084 2.98%	117,445 3.13%	139,655 3.68%	154,099 3.65%	166,336 3.97%
รวม	3,319,513 100.00%	3,749,133 100.00%	3,799,987 100.00%	4,222,463 100.00%	4,187,300 100.00%

ที่มา : สถิติเศรษฐกิจและการเงิน ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ม.ค.44)

ตารางที่ 1.3  
 จำนวนเบี้ยประกันภัย(ประกันชีวิต, ประกันวินาศภัย) ต่อประชากร เบี้ยประกันภัย  
 (ประกันชีวิต, ประกันวินาศภัย) ต่อผลิตภัณฑ์ประชาชาติเบื้องต้น ปี 2539

ประเทศ	เบี้ยประกันภัย ต่อ ผลิตภัณฑ์ประชาชาติเบื้องต้น (%)			เบี้ยประกันภัย ต่อคน (เหรียญสหรัฐ)		
	รวม	วินาศภัย	ชีวิต	รวม	วินาศภัย	ชีวิต
จีน	1.20	0.70	0.50	7.9	4.6	3.2
ฮ่องกง	3.50	1.20	2.30	860.7	294.1	566.6
อินเดีย	1.80	0.60	1.30	7.0	2.1	4.9
อินโดนีเซีย	1.20	0.70	0.50	13.6	7.9	5.8
ญี่ปุ่น	11.40	2.50	8.90	4,133.0	896.0	3,237.0
เกาหลีใต้	12.90	3.10	9.70	1,372.0	334.6	1,037.0
มาเลเซีย	4.70	2.60	2.10	219.1	121.1	97.9
ฟิลิปปินส์	1.50	0.80	0.70	17.4	9.5	7.8
สิงคโปร์	4.60	1.40	3.20	1,399.0	422.8	976.3
ไต้หวัน	5.80	1.80	4.00	740.2	226.0	514.1
ไทย	2.50	1.30	1.20	76.3	39.9	36.4
รวม	8.90	2.10	6.80	228.3	54.0	174.3
สหรัฐอเมริกา	8.60	4.80	3.80	2,461.0	1,382.0	1,080.0
โลก	7.40	3.20	4.20	395.7	170.8	224.9

ที่มา : Asia Insurance Review MITA(P) No.021/10/98, May 1999

ตารางที่ 1.4  
จำนวนเบี้ยประกันภัย (ประกันชีวิต, ประกันวินาศภัย), สัดส่วนและอันดับของโลก  
ของประเทศที่สำคัญและอาเซียน ปี 2542

ประเทศ	จำนวนเบี้ยประกันภัย (ล้านเหรียญสหรัฐ)			เป็นสัดส่วนของเบี้ย ประกันภัยของโลก (%)			อันดับของโลก		
	รวม	วินาศภัย	ชีวิต	รวม	วินาศภัย	ชีวิต	รวม	วินาศภัย	ชีวิต
สหรัฐฯ	795,188	401,376	393,812	34.22	44.03	27.88	1	1	1
ญี่ปุ่น	494,885	101,977	392,908	21.29	11.19	27.82	2	2	2
สหราชอาณาจักร	204,893	56,418	148,475	8.82	6.19	10.51	3	4	3
เยอรมันนี	138,829	76,142	62,686	5.97	8.35	4.44	4	3	5
ฝรั่งเศส	123,113	41,454	81,659	5.30	4.55	5.78	5	5	4
อิตาลี	66,649	28,707	37,942	2.87	3.15	2.69	6	6	6
เกาหลีใต้	47,929	12,291	35,638	2.06	1.35	2.52	7	12	7
แคนาดา	41,882	21,337	20,545	1.80	2.34	1.45	8	7	11
ออสเตรเลีย	38,712	13,373	25,339	1.67	1.47	1.79	9	10	8
เนเธอร์แลนด์	37,985	15,934	22,050	1.63	1.75	1.56	10	9	9
สเปน	34,045	16,138	17,907	1.46	1.77	1.27	11	8	13
สวีเดน	33,242	12,378	20,864	1.43	1.36	1.48	12	11	10
สิงคโปร์	3,705	944	2,762	0.16	0.10	0.20	33	42	29
มาเลเซีย	3,189	1,414	1,774	0.14	0.16	0.13	35	36	32
ไทย	2,827	1,208	1,619	0.12	0.13	0.11	36	39	34
อินโดนีเซีย	1,981	1,054	927	0.09	0.12	0.07	40	41	38
ฟิลิปปินส์	1,051	466	585	0.05	0.05	0.04	46	51	41

ที่มา : SIGMA No.9/2000 World Insurance in 1999

หากมองภาพรวมของธุรกิจประกันวินาศภัยในช่วงระหว่างปี 2538 - 2542 จะเห็นว่า มีอัตราการขยายตัวของเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงรวมทุกประเภทค่อยๆ ลดลงจาก 19.49% และต่ำสุดในปี 2541 คือ -15.93% และอัตราการขยายตัวของเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงของแต่ละ



ประเภท มีอัตราที่ติดลบ และในปี 2542 อัตราการขยายตัวของเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงรวมทุกประเภทมีอัตราที่ติดลบลดลงคือ -5.38% โดยประกันภัยรถยนต์ประเภทเดียวมีอัตราการขยายตัวเป็นบวกที่ 2.03% ถ้าพิจารณาในอัตราการขยายตัวที่ต่ำสุดในช่วงระหว่างปี 2538 – 2542 ของประกันภัยแต่ละประเภท

พบว่าประกันภัยตัวเรือได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจของประเทศตกต่ำเป็นอันดับแรก คือมีอัตราการขยายตัวติดลบสูงสุดในปี 2540 ประกันภัยรถยนต์ประเภททะเลและขนส่ง และประกันสุขภาพมีอัตราการขยายตัวติดลบสูงสุดในปี 2541 ประกันอัคคีภัยและประกันภัยเบ็ดเตล็ดได้รับผลกระทบหลังสุด คือมีอัตราการขยายตัวติดลบสูงสุดในปี 2542 และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบสัดส่วนของเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงตามประเภท พบว่าในช่วงระหว่างปี 2538 – 2542 สัดส่วนของเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงเรียงจากมากไปหาน้อยเป็นดังนี้ ประกันภัยรถยนต์ ประกันอัคคีภัย ประกันภัยเบ็ดเตล็ด ประกันภัยทางทะเลและขนส่ง ประกันสุขภาพ และประกันภัยตัวเรือ ตามลำดับ ตามตารางที่ 1.5

เมื่อพิจารณาดังตารางที่ 1.6 พบว่าในช่วงระหว่างปี 2538 – 2542 จำนวนกรมธรรม์และจำนวนเงินเอาประกันภัยโดยรวมมีแนวโน้มสูงขึ้น ในขณะที่เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ<sup>3</sup> โดยรวมต่ำสุดในปี 2542 และอัตราค่าสินไหมทดแทน<sup>4</sup> โดยรวมสูงสุดในปี 2540 และเมื่อพิจารณาอัตราค่าสินไหมทดแทนของประกันภัยในแต่ละประเภท พบว่าประกันภัยรถยนต์มีอัตราค่าสินไหมทดแทนสูงสุดในทุกปี ยกเว้นปี 2542 ประกันภัยสุขภาพมีอัตราค่าสินไหมทดแทนสูงสุด สำหรับประกันภัยตัวเรือมีอัตราค่าสินไหมทดแทนต่ำสุดในทุกๆปี

<sup>3</sup> เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Net Written Premiums) = เบี้ยประกันภัยรับโดยตรง (Direct Premiums) + เบี้ยประกันภัยรับต่อ (Reinsurance Assumed) – เบี้ยประกันภัยจ่ายจากการเอาประกันภัยต่อ (Reinsurance Ceded) - เบี้ยประกันภัยจ่ายจากการเอาประกันภัยต่อช่วง (Retrocession Ceded)

<sup>4</sup> อัตราค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio) =  $\frac{\text{ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นระหว่างปี (Loss Incurred)}}{\text{เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้ (Earned Premiums)}}$  x

ตารางที่ 1.5

ตารางแสดงเบี่ยงเบนรับโดยตรง, อัตราส่วนและอัตราการทำงานรายตัว (%) ของธุรกิจประกันวินาศภัย ปี 2538 - 2542

	จำนวน (ล้านบาท)	อัตรากำไร	ตัวเรือ	สินค้า	รถยนต์	เบ็ดเตล็ด	สุขภาพ	รวม
2538	จำนวน (ล้านบาท)	8,260	322	2,220	34,639	7,024	614	53,079
	อัตราส่วน (%)	15.56	0.61	4.18	65.26	13.23	1.16	100.00
	% เพิ่ม (ลด)	12.37	17.52	20.33	22.79	12.96	16.95	19.49
2539	จำนวน (ล้านบาท)	9,318	460	2,294	40,440	7,986	687	61,185
	อัตราส่วน (%)	15.23	0.75	3.75	66.09	13.05	1.12	100.00
	% เพิ่ม (ลด)	12.81	42.86	3.33	16.75	13.70	11.89	15.27
2540	จำนวน (ล้านบาท)	9,588	246	2,389	36,092	8,613	729	57,657
	อัตราส่วน (%)	16.63	0.43	4.14	62.60	14.94	1.26	100.00
	% เพิ่ม (ลด)	2.89	(46.52)	4.14	(10.75)	7.85	6.11	(5.77)
2541	จำนวน (ล้านบาท)	9,023	236	2,107	27,987	8,414	708	48,475
	อัตราส่วน (%)	18.61	0.49	4.35	57.73	17.36	1.46	100.00
	% เพิ่ม (ลด)	(5.89)	(4.07)	(11.80)	(22.46)	(2.31)	(2.88)	(15.93)
2542	จำนวน (ล้านบาท)	7,878	164	1,961	28,555	6,521	790	45,869
	อัตราส่วน (%)	17.17	0.36	4.28	62.25	14.22	1.72	100.00
	% เพิ่ม (ลด)	(12.69)	(30.51)	(6.93)	2.03	(22.50)	11.58	(5.38)

ที่มา : รายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย พ.ศ. 2538 - 2541

: ข้อมูลปี 2542 คำนวณจาก 22 ปี กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์

## ตารางที่ 1.6

ตารางแสดงสถิติของการประกันภัย จำแนกตามประเภทของการประกันภัย ปี 2538 – 2542

พ.ศ.	ประเภท	จำนวนกรมธรรม์ ( ราย )	จำนวนเงินเอาประกันภัย ( ล้านบาท )	เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ ( ล้านบาท )	อัตราค่าสินไหมทดแทน ( % )
2538	1. อัคคีภัย	1,540,369	3,573,445	4,059	26.34
	2. ตัวเรือ	765	33,198	63	1.75
	3. สินค้า	476,843	1,947,843	1,025	32.07
	4. รถยนต์	9,734,503	1,888,500	33,615	68.92
	5. เบ็ดเตล็ด	863,230	2,885,045	2,523	38.71
	6. สุขภาพ	53,786	14,839	553	64.99
	รวม	12,669,496	10,342,870	41,838	61.66
2539	1. อัคคีภัย	1,678,928	3,756,240	4,585	24.35
	2. ตัวเรือ	834	26,954	101	9.38
	3. สินค้า	500,351	1,700,050	1,050	33.40
	4. รถยนต์	11,596,084	1,827,550	38,878	63.45
	5. เบ็ดเตล็ด	1,055,995	4,267,322	3,073	47.48
	6. สุขภาพ	41,145	24,338	629	61.59
	รวม	14,873,337	11,602,454	48,316	58.31
2540	1. อัคคีภัย	1,803,216	4,143,215	4,919	20.28
	2. ตัวเรือ	892	18,109	37	18.18
	3. สินค้า	499,339	1,702,357	1,047	26.58
	4. รถยนต์	10,974,309	1,175,541	34,417	70.97
	5. เบ็ดเตล็ด	1,034,726	3,646,348	3,116	40.26
	6. สุขภาพ	39,435	15,534	681	66.77
	รวม	14,351,917	10,701,104	44,217	62.47
2541	1. อัคคีภัย	1,621,431	5,281,681	4,965	16.69
	2. ตัวเรือ	707	16,611	65	16.00
	3. สินค้า	429,534	1,873,219	979	19.77
	4. รถยนต์	9,743,177	1,239,618	25,993	74.00
	5. เบ็ดเตล็ด	1,090,724	6,118,287	2,871	44.94
	6. สุขภาพ	52,836	24,307	665	73.28
	รวม	12,938,409	14,553,723	35,538	62.06
2542	1. อัคคีภัย	1,470,414	5,342,594	4,633	17.55
	2. ตัวเรือ	720	16,034	43	3.01
	3. สินค้า	475,950	2,040,867	940	23.29
	4. รถยนต์	11,358,902	1,724,340	27,113	70.34
	5. เบ็ดเตล็ด	458,625	6,347,290	1,870	46.57
	6. สุขภาพ	49,256	19,739	717	75.38
	รวม	13,813,867	15,490,864	35,316	59.61

ที่มา : รายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย พ.ศ. 2538 – 2541

: ข้อมูลปี 2542 คำนวณจาก 22 ปี กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์

จะเห็นแล้วว่าธุรกิจประกันวินาศภัย เป็นธุรกิจที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ และเนื่องจากปัญหาความไม่สมบูรณ์ของข่าวสารที่ทำให้ผู้บริโภคไม่ได้รับความยุติธรรม ซึ่งก่อให้เกิดการหลงผิดหรือหลงเชื่ออันเนื่องมาจากการตัดสินใจผิดพลาดเพราะข้อมูลที่รับทราบนั้นผิดพลาด ในขณะที่เดียวกันบริษัทประกันภัยก็ต้องการเป็นที่ยอมรับของลูกค้า แต่ทั้งนี้ก็อยู่ภายใต้หลักทางเศรษฐศาสตร์ คือ พยายามทำกำไรสูงที่สุด ซึ่งผลที่ตามมาคืออาจทำให้บางบริษัทประสบกับปัญหาความเสี่ยงสูง ซึ่งอาจเกิดจากปัญหาในด้านการจัดการความเสี่ยงที่ไม่เหมาะสม และในที่สุดก็อาจประสบปัญหาการล้มละลายได้ ซึ่งก็จะส่งผลกระทบต่อทั้งในส่วนของประชาชนในกรณีที่เป็นผู้เอาประกันภัยโดยตรง ในส่วนบริษัทประกันภัยเอง ก็จะหมดความน่าเชื่อถือ และในส่วนของภาครัฐก็จะต้องเข้ามาควบคุม,ช่วยเหลือเพื่อให้เกิดผลกระทบในแต่ละฝ่ายน้อยที่สุด ซึ่งก็จะต้องเปลืองค่าใช้จ่ายและงบประมาณ นอกจากนี้รอบทิศทางนโยบายในการดำเนินงานของกรมการประกันภัย ในช่วงปี 2544 – 2549 มีข้อหนึ่งระบุไว้ว่า “ ดัดตามกำกับดูแล ตรวจสอบสถานะการเงินของบริษัทประกันภัย พัฒนาปรับปรุงระบบการตรวจสอบ และสร้างสัญญาณเตือนภัยที่มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล ตลอดจนส่งเสริมธุรกิจประกันภัยให้เจริญก้าวหน้าอย่างมั่นคง มีการเจริญเติบโตที่เหมาะสม มีเสถียรภาพ มีศักยภาพในการแข่งขัน และมีมาตรฐานในการประกอบธุรกิจที่ดีเป็นที่ยอมรับของประชาชนและสังคม ”<sup>5</sup>

จากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น พอจะสรุปได้ว่าความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัยมีความสำคัญต่อทั้งผู้เอาประกันภัยและระบบเศรษฐกิจทั้งระบบ ประกอบกับในระบบธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทยยังไม่มีการสร้างดัชนีความมั่นคงของธุรกิจ ดังนั้นการสร้างดัชนีความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัยจึงมีความสำคัญในการสร้างรูปแบบในการวัดความมั่นคงและสามารถนำไปใช้ในการจัดลำดับของบริษัทที่ดำเนินธุรกิจประกันวินาศภัยได้

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) ศึกษาผลการดำเนินงานของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย 30 บริษัทแรกที่มีเงินกองทุนในปี 2542 สูงที่สุด กับเกณฑ์มาตรฐานของอัตราส่วนทางการเงินต่างๆที่นิยมนำมาใช้กับธุรกิจประกันวินาศภัย
- 2) สร้างดัชนีความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัยสำหรับประเทศไทย เพื่อนำมาจัดลำดับความมั่นคงของบริษัทประกันวินาศภัยได้

## 1.3 สมมติฐานในการศึกษาค้นคว้า

<sup>5</sup> 22 ปี กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์

### 1.3.1 การคัดเลือกอัตราส่วนทางการเงินมาใช้ในการศึกษา

1. สำหรับแนวคิดซึ่งเกี่ยวกับวิธีการวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินของธุรกิจ ประกันวินาศภัยที่มีการใช้อยู่ในปัจจุบันพอจะสรุปได้เป็น 4 แนวคิด<sup>6</sup> คือ แนวคิดของสหรัฐอเมริกา, แนวคิดของประเทศสิงคโปร์, แนวคิดของสุมิตรา (2537), แนวคิดของเกษม (2543) ซึ่งทำเป็นตารางเปรียบเทียบแนวคิดต่างๆ ได้ดังนี้

Ratio	อเมริกา	สิงคโปร์	สุมิตรา	เกษม
1. Stability	•	•		•
2. Profitability	•	•	•	•
3. Liquidity	•	•	•	•
4. Reserve	•	•		
5. Leverage			•	•
6. Solvency		•		
7. Activity			•	
8. Personnel Efficiency				•
9. Growth				•
10. General Management				•
11. Risk Management				•

จะเห็นว่าทั้ง 4 แนวคิดต่างก็ให้ความสำคัญในเรื่องของ ความเสถียรภาพ (Stability), ความสามารถในการทำกำไร (Profitability), สภาพคล่อง (Liquidity), สภาพการเป็นหนี้ (Leverage) ดังนั้นผู้เขียนจึงนำการวิเคราะห์ทั้ง 4 ด้านมาใช้ในการศึกษา

2. นอกจากนี้ผู้เขียนเห็นว่าบริษัทประกันภัยส่วนมากมีรายได้ส่วนใหญ่มาจากการลงทุนมากกว่ารายได้จากการรับประกันภัย ดังนั้นก็น่าที่จะนำปัจจัยด้านการลงทุนมาศึกษาเพื่อจะได้วิเคราะห์ถึงความสามารถด้านการลงทุนด้วย

<sup>6</sup> เกษม คุ่มพรสิน. "การจัดลำดับความสามารถในการแข่งขันของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย". วารสารพัฒนบริหารศาสตร์. ปีที่ 41, ฉบับที่ 3. พ.ศ. 2544

3. ในด้านประกันภัยต่อก็มีความสำคัญเช่นกัน เพราะเป็นการวิเคราะห์ว่าบริษัทประกันวินาศภัยมีศักยภาพในการรับเสี่ยงภัยไว้เองเพียงใด หรือมีการโอนความเสี่ยงภัย โดยการเอาประกันภัยต่อ (Reinsurance) แล้วบริษัทมีการเกินดุล หรือขาดดุลอย่างไร

4. ผู้เขียนได้สรุปถึงอัตราส่วนทางการเงินของธุรกิจประกันวินาศภัย ที่จะนำมาใช้ในการวิเคราะห์ โดยจะแบ่งการวัดความสามารถออกเป็น 6 กลุ่มคือ

- 1) กลุ่มความสามารถในการทำกำไร (Profitability) ซึ่งเป็นกำไรจากการรับประกันภัย
- 2) กลุ่มความสามารถในการลงทุน (Return on Investment) เป็นตัววัดผลตอบแทนที่ได้จากการลงทุน
- 3) กลุ่มวิเคราะห์สภาพคล่อง (Liquidity) เป็นการวิเคราะห์ความสามารถในการบริหาร, หาเงินทุน หรือทรัพย์สินได้อย่างรวดเร็ว
- 4) กลุ่มวิเคราะห์สภาพความเป็นหนี้ (Leverage) เป็นการวิเคราะห์ถึงความสามารถในการชำระหนี้สินของกิจการ
- 5) กลุ่มวิเคราะห์ด้านการประกันภัยต่อ เป็นการวิเคราะห์ว่าบริษัทประกันวินาศภัยมีศักยภาพในการรับเสี่ยงภัยไว้เองเพียงใด หรือมีการโอนความเสี่ยงภัย โดยการเอาประกันภัยต่อ (Reinsurance) แล้วบริษัทมีการเกินดุล หรือขาดดุลอย่างไร
- 6) กลุ่มวิเคราะห์ความเสถียรภาพ (Stability) เป็นการวิเคราะห์ถึงความมีเสถียรภาพในการขยายงาน

5. เมื่อผู้เขียนสรุปได้ว่าจะวิเคราะห์ความสามารถของบริษัทประกันวินาศภัยใน 6 ด้านแล้วนั้น ก็ได้ทำการพิจารณาถึงอัตราส่วนทางการเงินต่างๆ ที่ควรจะต้องเลือกและอยู่ในหมวดหมู่ที่จะทำการศึกษา คือ

5.1 ความสามารถในการทำกำไรจากการรับประกันภัย : ได้นำ 4 อัตราส่วนมาใช้วิเคราะห์ความสามารถด้านนี้ ได้แก่

- Loss Ratio เพื่อดูว่าค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นเป็นอัตราส่วนเท่าใดของเบี้ยประกันภัยรับ
- Expense Ratio เพื่อดูว่าค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจเป็นอัตราส่วนเท่าใดของเบี้ยประกันภัยรับ
- Profit Ratio เพื่อดูว่ากำไรจากการรับประกันภัยเป็นอัตราส่วนเท่าใดของเบี้ยประกันภัยรับ
- Kenney Ratio เพื่อดูว่าบริษัทประกันวินาศภัยมีเบี้ยประกันภัยรับสุทธิเป็นอัตราส่วนเท่าใด ของเงินกองทุน คือพิจารณาถึงอัตราการรับเสี่ยงภัยไว้เอง

5.2 ความสามารถด้านการลงทุน : ให้นำ ROI (Return on Investment) มาใช้ในการวิเคราะห์ถึงผลตอบแทนจากการลงทุน คือดูว่ามีรายได้สุทธิเป็นอัตราส่วนเท่าใดของทรัพย์สินที่นำไปลงทุน

5.3 ความสามารถด้านการบริหารสินทรัพย์และสภาพคล่อง : ให้นำ 2 อัตราส่วนมาใช้

- อัตราสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวม เพื่อดูว่าได้มีการนำสินทรัพย์ที่มีอยู่ไปลงทุนเพื่อให้เกิดรายได้ขึ้นมา มากน้อยเพียงใด
- อัตราสินทรัพย์สภาพคล่องต่อหนี้สินระยะสั้นมาใช้ เพื่อดูความสามารถในการหาเงินทุนหรือทรัพย์สินได้อย่างรวดเร็วเมื่อธุรกิจมีความจำเป็นเกิดขึ้น

5.4 ความสามารถด้านการชำระหนี้สิน : เป็นการวิเคราะห์ถึงการใช้หนี้สินในการดำเนินธุรกิจ ว่ามีมากน้อยเพียงใดเมื่อเทียบกับสินทรัพย์ หรือส่วนของเจ้าของ ตลอดถึงความเหมาะสมในสภาพความเสี่ยงทางฐานะการเงินที่จะกระทบต่อผู้เอาประกันภัย

- อัตราส่วนเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัยต่อเงินกองทุน
- อัตราส่วนหนี้สินทั้งหมดต่อสินทรัพย์รวม

5.5 ด้านการประกันภัยต่อ : เพื่อดูว่าบริษัทมีเบี้ยประกันภัยรับสุทธิเป็นอัตราส่วนเท่าใดของเบี้ยประกันภัยรับตรง

5.6 ด้านความเสถียรภาพ : เพื่อวิเคราะห์ว่ามีการเปลี่ยนแปลงเคลื่อนไหวในการประกอบธุรกิจเมื่อเปรียบเทียบกับปีการดำเนินงานที่ผ่านมาเป็นอย่างไร มีเสถียรภาพหรือไม่ โดยพิจารณาจาก

- อัตราการเปลี่ยนแปลงเงินกองทุน
- อัตราการเปลี่ยนแปลงเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ

### 1.3.2. การถ่วงน้ำหนัก 7 แบบ

1. ผู้เขียนมีแนวความคิดว่า ก่อไรจากการรับประกันภัยน่าจะมีความสำคัญมาก เนื่องจากเป็นธุรกิจหลัก (core business) ดังนั้นค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยนี้ต้องมากกว่า หรือต้องไม่น้อยกว่าปัจจัยด้านอื่นๆ

2. ผู้เขียนเห็นว่ากลุ่มความสามารถด้านการลงทุน, สภาพคล่อง, ความสามารถในการชำระหนี้สิน มีความสำคัญมากกว่ากลุ่มประกันภัยต่อและความเสถียรภาพ เนื่องจากทั้ง 3 กลุ่มเกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจโดยตรง บริษัทจะสามารถดำเนินธุรกิจไปได้ต้องมีรายได้เสริมมาจากการลงทุน รวมทั้งความสามารถในการบริหารสภาพคล่องและการชำระหนี้สินก็เป็นหน้าที่อันสำคัญสำหรับบริษัทประกันภัยที่มีต่อผู้เอาประกันภัย สำหรับด้านการประกันภัยต่อและความเสถียรภาพนั้นเป็นเรื่องของการจัดการภายในบริษัทเพื่อให้ธุรกิจดำเนินไปได้ด้วยดียิ่งขึ้น ซึ่ง

ถ้าบริษัทมีประสิทธิภาพใน 4 ด้านแรก (ถ้าไร้จากการรับประกันภัย, การลงทุน, สภาพคล่อง, ความสามารถในการชำระหนี้สิน) แล้วนั้น ย่อมเป็นเรื่องง่ายที่จะขยายธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ

(1) เริ่มจากให้ความสำคัญด้าน Profitability มากเป็นอันดับหนึ่งเพียงอย่างเดียว ซึ่งมี 2 แบบคือ

อันดับ	W3		W1	
1	25%	Profitability	25%	Profitability
2	15% x 5	ROI / Liquidity / Leverage / Reinsurance / Stability	20% x 3	ROI / Liquidity / Leverage
3	-	-	7.5% x 2	Reinsurance / Stability
	100%		100%	

(2) ให้ความสำคัญด้าน Profitability และ ROI เท่ากัน ซึ่งจะมี 2 แบบคือ

อันดับ	W4		W2	
1	25% x 2	Profitability / ROI	19% x 2	Profitability / ROI
2	12.5% x 4	Liquidity / Leverage / Reinsurance / Stability	17% x 2	Liquidity / Leverage
3	-	-	14% x 2	Reinsurance / Stability
	100%		100%	

(3) ให้ความสำคัญด้าน Profitability, ROI และ Liquidity เท่ากัน ซึ่งก็คือ

อันดับ	W5	
1	19% x 3	Profitability / ROI / Liquidity
2	18% x 2	Leverage / Reinsurance
3	7%	Stability
	100%	



(4) ให้ความสำคัญด้าน Profitability, ROI, Liquidity และ Leverage เท่ากัน ซึ่งก็คือ

อันดับ	W6	
1	20% x 4	Profitability / ROI / Liquidity / Leverage
2	10% x 2	Reinsurance / Stability
3	-	-
	100%	

(5) ให้ความสำคัญด้าน Profitability, ROI, Liquidity, Leverage และ Reinsurance เท่ากันซึ่งก็คือ

อันดับ	W7	
1	17% x 5	Profitability / ROI / Liquidity / Leverage / Reinsurance
2	15%	Stability
3	-	-
	100%	

(6) สำหรับอัตราส่วนในแต่ละกลุ่ม จะมีคะแนนเท่ากันในแต่ละกลุ่มนั้นๆ เนื่องจากมีองค์ประกอบใกล้เคียงกันมาก ซึ่งถือว่าใช้วิเคราะห์ร่วมกัน

จากสมมติฐานข้างต้น ผู้เขียนได้สรุปเป็นตารางให้เห็นชัดเจนยิ่งขึ้น ดังนี้

	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7
Profitability	1	1	1	1	1	1	1
ROI	2	1	2	1	1	1	1
Liquidity	2	2	2	2	1	1	1
Leverage	2	2	2	2	2	1	1
Reinsurance	3	3	2	2	2	2	1
Stability	3	3	2	2	3	2	2

ตัวเลขที่อยู่ในตาราง หมายถึงลำดับความสำคัญ<sup>7</sup>ของการวัดความสามารถในแต่ละกลุ่ม ซึ่งจากตารางข้างต้นพอจะอธิบายได้ดังนี้

- W1, W3 : ให้ความสำคัญด้านความสามารถในการทำกำไรจากการรับประกันภัยมากที่สุด แต่ W1 ให้ความสำคัญในการลงทุน, สภาพคล่อง, สภาพความเป็นหนี้ มีความสำคัญรองลงมา แต่ยังคงมากกว่า การรับประกันภัยต่อและความเสถียรภาพ W3 จะให้ความสำคัญแก่กลุ่มวัดความสามารถที่เหลือเท่ากัน
- W2, W4 : ให้ความสำคัญด้านความสามารถในการทำกำไรจากการรับประกันภัยและความสามารถในการลงทุนมากที่สุด แต่ W2 ให้สภาพคล่อง, สภาพความเป็นหนี้ มีความสำคัญมากกว่า การรับประกันภัยต่อและความเสถียรภาพ W4 จะให้ความสำคัญแก่กลุ่มวัดความสามารถที่เหลือเท่ากัน
- W5 : ให้ความสำคัญด้านความสามารถในการทำกำไรจากการรับประกันภัย, ความสามารถในการลงทุนและ สภาพคล่องเท่ากัน รองลงมาคือ สภาพความเป็นหนี้, การรับประกันภัยต่อ สำหรับความเสถียรภาพ จะให้ความสำคัญแก่กลุ่มนี้น้อยที่สุด
- W6 : ให้ความสำคัญด้านความสามารถในการทำกำไรจากการรับประกันภัย, ความสามารถในการลงทุน, สภาพคล่อง และสภาพความเป็นหนี้เท่ากัน สำหรับกลุ่มการรับประกันภัยต่อ, กลุ่มความเสถียรภาพ จะให้ความสำคัญน้อยที่สุด
- W7 : ให้ความสำคัญด้านความสามารถในการทำกำไรจากการรับประกันภัย, ความสามารถในการลงทุน, สภาพคล่อง, สภาพความเป็นหนี้ และการรับประกันภัยต่อเท่ากัน กลุ่มความเสถียรภาพ จะเป็นกลุ่มที่ให้ความสำคัญน้อยที่สุด

จากสมมติฐานข้างต้น สามารถสรุปเป็นตารางการวัดความสามารถใน 6 กลุ่มจากค่าถ่วงน้ำหนักทั้ง 7 แบบ โดยคิดจากค่าคะแนนเต็ม 100 คะแนน ได้ดังนี้

---

<sup>7</sup> จะเห็นว่าความสามารถในการทำกำไรจากการรับประกันภัย ในทุกชุดของค่าถ่วงน้ำหนัก จะมีความสำคัญเป็นอันดับ 1 เสมอ เนื่องจากผู้เชี่ยวชาญเห็นว่า เป็นธุรกิจหลัก (Core Business)

Ratio	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7
<b>1. ความสามารถในการทำกำไรจากการรับประกันภัย</b>	<b>25.00</b>	<b>19.00</b>	<b>25.00</b>	<b>25.00</b>	<b>19.00</b>	<b>20.00</b>	<b>17.00</b>
1) Loss Ratio	6.25	4.75	6.25	6.25	4.75	5.00	4.25
2) Exp. Ratio	6.25	4.75	6.25	6.25	4.75	5.00	4.25
3) Profit Ratio	6.25	4.75	6.25	6.25	4.75	5.00	4.25
4) Kenney Ratio	6.25	4.75	6.25	6.25	4.75	5.00	4.25
<b>2. ความสามารถในการลงทุน (ROI)</b>	<b>20.00</b>	<b>19.00</b>	<b>15.00</b>	<b>25.00</b>	<b>19.00</b>	<b>20.00</b>	<b>17.00</b>
<b>3. การบริหารสินทรัพย์และสภาพคล่อง</b>	<b>20.00</b>	<b>17.00</b>	<b>15.00</b>	<b>12.50</b>	<b>19.00</b>	<b>20.00</b>	<b>17.00</b>
1)อด.สินทรัพย์ลงทุน / สินทรัพย์รวม	10.00	8.50	7.50	6.25	9.50	10.00	8.50
2)อด.สินทรัพย์สภาพคล่อง / หนี้สินระยะสั้น	10.00	8.50	7.50	6.25	9.50	10.00	8.50
<b>4. การชำระหนี้สิน</b>	<b>20.00</b>	<b>17.00</b>	<b>15.00</b>	<b>12.50</b>	<b>18.00</b>	<b>20.00</b>	<b>17.00</b>
1)อดส.เงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัย / เงินกองทุน	10.00	8.50	7.50	6.25	9.00	10.00	8.50
2)อดส.หนี้สินทั้งหมด / สินทรัพย์รวม	10.00	8.50	7.50	6.25	9.00	10.00	8.50
<b>5. การประกันภัยต่อ</b> (อดส. เบี้ยประกันรับสุทธิ / เบี้ยประกันรับตรง)	<b>7.50</b>	<b>14.00</b>	<b>15.00</b>	<b>12.50</b>	<b>18.00</b>	<b>10.00</b>	<b>17.00</b>
<b>6. ความเสถียรภาพ</b>	<b>7.50</b>	<b>14.00</b>	<b>15.00</b>	<b>12.50</b>	<b>7.00</b>	<b>10.00</b>	<b>15.00</b>
1)อด.การเปลี่ยนแปลงเงินกองทุน	3.75	7.00	7.50	6.25	3.50	5.00	7.50
2)อด.การเปลี่ยนแปลงเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ	3.75	7.00	7.50	6.25	3.50	5.00	7.50
<b>รวม</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

#### 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

- 1) บริษัทประกันภัยที่จะศึกษาในที่นี้ ได้แก่ บริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทยที่มีเงินกองทุนสูงสุด 30 อันดับแรกในปี 2542
- 2) ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา จะใช้ข้อมูลสถิติจากรายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย ข้อมูลจากงบกำไรขาดทุน งบดุล ข้อมูลประวัติของธุรกิจประกันวินาศภัย จากกรมการประกันภัย และวารสารของสมาคมประกันภัย
- 3) ระยะเวลาที่ใช้ในการศึกษา รวม 5 ปี โดยใช้ข้อมูลของปี 2538 ถึงปี 2542

## 1.5 นิยามศัพท์

4) **เบี้ยประกันภัยรับตรง (Direct Premiums)** คือ จำนวนเงินหรือเบี้ยประกันภัยที่เอาประกันภัยจะต้องจ่ายให้แก่ ผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกันภัย

5) **เบี้ยประกันภัยรับรวม (Gross Written Premiums)** คือ เบี้ยประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยได้รับทั้งสิ้นก่อนหักเบี้ยประกันภัยต่อ โดยยังไม่ปรับด้วยเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัย

3) **เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Net Written Premiums)** คือ เบี้ยประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยได้รับหักด้วยเบี้ยประกันภัยต่อ แต่ยังไม่ปรับด้วยจำนวนเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัย ซึ่งหาได้จากเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง (Direct Premiums) หักประกันภัยต่อ (Reinsurance Assumed) – เอาประกันภัยต่อ (Reinsurance Ceded) – เอาประกันภัยต่อช่วง (Retrocession Premiums)

4) **เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ (Net Earned Premiums)** คือ เบี้ยประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยได้รับหักด้วยเบี้ยประกันภัยต่อ และปรับด้วยจำนวนเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัยแล้ว ซึ่งหาได้จาก

เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Net Written Premiums) + สำรองสำหรับเบี้ยประกันภัยปีก่อน (Unearned Premiums Reserve last year ) – สำรองสำหรับเบี้ยประกันภัยปีนี้ (Unearned Premiums Reserve this year)

5) **เงินสำรองประกันภัย (Technical Reserve)** คือ เงินสำรองที่บริษัทประกันภัยจะต้องจัดสรรไว้ให้เพียงพอต่อความรับผิดชอบตามกฎหมาย [สำรองสำหรับเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ตกเป็นรายได้ของบริษัท (Unearned Premiums Reserve) + สำรองค่าสินไหมทดแทนและค่าสินไหมทดแทนค้างจ่าย (Loss Reserve & Unpaid Losses)]

6) **เงินถือไว้จากการประกันภัยต่อ (Reinsurance Reserve)** คือ เงินสำรองที่บริษัทประกันภัยหักจากเบี้ยประกันภัยต่อเพื่อเก็บสำรองไว้ตามที่กฎหมายกำหนดเพื่อเป็นหลักประกัน และต้องจ่ายให้ผู้รับประกันภัยต่อเมื่อครบกำหนดสัญญา

7) **เงินสำรองเพื่อรักษาดุลยภาพ (Equalization Reserve)** คือ เงินกองทุนที่บริษัทประกันภัยจัดตั้งเพื่อชดใช้ค่าเสียหายจากการเสี่ยงภัยที่ไม่เกิดบ่อย เช่น แผ่นดินไหว (กฎหมายไทยไม่ได้กำหนดในส่วนนี้)

8) **ภาระผูกพันและหนี้สินอื่น ๆ (Other Liabilities)** คือ หนี้สินต่างๆ เช่น เงินค้างจ่ายการประกันภัยต่อ เงินกู้ยืมหรือเบิกเกินบัญชี และหนี้สินอื่นๆ

9) **หนี้สินระยะสั้น (Short-Term Liabilities)** คือ หนี้สินในระยะสั้นที่บริษัทประกันวินาศภัยมีภาระต้องชดใช้ให้แก่ผู้เอาประกันภัย ซึ่งได้แก่ เงินสำรองค่าสินไหมทดแทน และค่าสินไหมทดแทนค้างจ่าย (Loss Reserve & Unpaid Losses)

10) **เงินกองทุน (Minimum Required Capital)** คือ สินทรัพย์ส่วนเกินที่มากกว่าหนี้สิน ซึ่งต้องสำรองให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

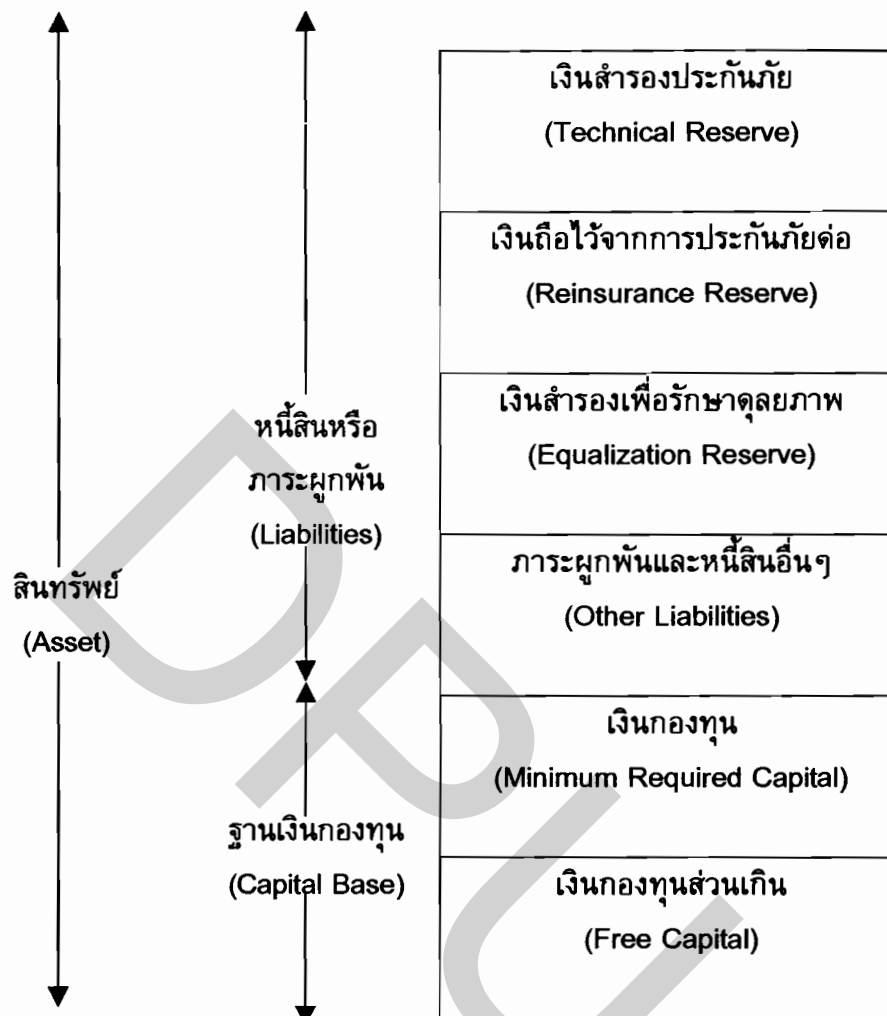
11) **เงินกองทุนส่วนเกิน (Free Capital)** คือ เงินทุนส่วนที่เกินจากเงินกองทุนที่ต้องสำรองตามกฎหมาย

12) **สินทรัพย์สภาพคล่อง (Liquid Assets)** คือ สินทรัพย์ที่มีสภาพคล่องทางการเงินซึ่งประกอบด้วย เงินสด เงินฝากธนาคาร ตั๋วสัญญาใช้เงิน พันธบัตร หุ้นที่มีการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

13) **สินทรัพย์ลงทุน (Investment Assets)** บริษัทประกันวินาศภัยมีเงินรายได้จากการลงทุนในสินทรัพย์เหล่านี้ พันธบัตร ตั๋วเงิน คลัง ตั๋วสัญญาใช้เงิน-ตั๋วแลกเงิน บัตรภาษีของกระทรวงการคลัง หุ้นทุน หุ้นกู้ หน่วยลงทุน ใบสำคัญแสดงสิทธิการซื้อหุ้นสามัญ เงินให้กู้ยืมเงินฝากธนาคารประเภทมีดอกเบี้ยย

14) **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (Working Expenses)** คือ ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ใช้ในการดำเนินงาน ซึ่งเป็นผลรวมของ ค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัย (Underwriting Expenses) และ ค่าใช้จ่ายในการจัดการสินไหม (Loss Adjustment Expenses)

### โครงสร้างสินทรัพย์ของบริษัทประกันภัย



ที่มา : ดัดแปลงจาก OECD, " Policy Issues in Insurance: Investment, Taxation, Insolvency," 1996.

#### 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ทำให้สามารถพิจารณาได้ถึงผลการดำเนินงานของแต่ละบริษัท ว่ามีสภาพความมั่นคงทางด้านการเงินเพียงใด และมีบริษัทใดที่อยู่ในสภาพเสี่ยง ไม่เข้าเกณฑ์มาตรฐาน
- 2) เพื่อจะได้มีดัชนีวัดความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัย เพื่อใช้เป็นสัญญาณเตือนภัยเบื้องต้นให้แก่แต่ละบริษัททราบ ในการประเมินสภาพความเสี่ยงของแต่ละบริษัท (ภายใต้สมมติฐานของผู้เขียน ซึ่งเน้นเรื่องการวัดความสามารถด้านรับประกันภัยเป็นหลัก)
- 3) เพื่อให้ผู้บริโภคได้ทราบข้อมูลที่ใช้สำหรับการตัดสินใจในเบื้องต้นที่จะซื้อประกันภัย หรือลงทุนในบริษัทใด
- 4) ทำให้เกิดความมั่นคงและเกิดประโยชน์ต่อสังคมโดยรวม

## บทที่ 2

### แนวความคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย

#### 2.1 ทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเกี่ยวกับเรื่องการแข่งขันกันนั้น ได้มีการศึกษาอยู่ในหลายประเด็นด้วยกัน ซึ่งสามารถสรุปประเด็นที่น่าสนใจได้ดังนี้คือ

การศึกษาเกี่ยวกับโครงสร้างของธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2520-2527 นั้น ได้มีผู้ศึกษาเอาไว้คือ เกื้อกูล ทองพุกษา (2530) โดยดัชนีแสดงการกระจุกตัว (Concentration Index) ที่ใช้ในการวัดคือ Concentration Ratio, Herfindahl และ Entropy Index และฐานในการคำนวณคือ สินทรัพย์ และขนาดเบี้ยประกันภัยที่ระดมได้ ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ธุรกิจประกันภัยมีลักษณะโครงสร้างที่มีการกระจุกตัว และช่วยเสริมการประกอบธุรกิจการเงินบางกลุ่ม ส่วนผลการศึกษาในลักษณะการเป็นเจ้าของและการดำเนินการพบว่า มีกลุ่มผู้ถือหุ้น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มที่มีสถาบันการเงินถือหุ้น, กลุ่มที่ผู้ถือหุ้นไม่ได้ประกอบธุรกิจประเภทสถาบันการเงิน และกลุ่มที่มีบริษัทประกันภัยต่างประเทศถือหุ้น ซึ่งกลุ่มที่มีบทบาทอย่างมากต่อการประกอบธุรกิจประกันภัยคือกลุ่มผู้ถือหุ้นที่ดำเนินธุรกิจธนาคารพาณิชย์ และธุรกิจเงินทุน

หลังจากนั้น อนงค์ บริบูรณ์ (2533) ได้ศึกษาเกี่ยวกับระดับการกระจุกตัวของบริษัทประกันภัยโดยใช้วิธีการที่คล้ายกับการศึกษาของเกื้อกูล แต่เป็นการศึกษาในช่วงเวลาที่ต่างกัน คือ ศึกษาในช่วง 12 ปี (พ.ศ. 2521-2532) พบว่ามีเพียง 4 บริษัทเท่านั้นที่มีส่วนแบ่งตลาดสูงสุดโดยไม่มีบริษัทใดสามารถมาทดแทนได้ และพบว่ามี การผูกขาดในบางบริษัท นอกจากนั้นผลการศึกษารวมอำนาจของธุรกิจก็ยังไม่ได้ผลการศึกษาที่ไปในแนวทางเดียวกับการศึกษาของเกื้อกูล คือธุรกิจประกันภัยมีส่วนช่วยในการช่วยเหลือธนาคารพาณิชย์ และธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และธุรกิจประกันภัยก็ได้รับประโยชน์กลับคืนมาเช่นกัน และยังพบอีกว่าบริษัทประกันวินาศภัยจะเกี่ยวโยงกับธุรกิจที่หลากหลายมากกว่าบริษัทประกันชีวิต เนื่องจากมีสายงานที่เกี่ยวกับหลายกิจการมากกว่า เช่น ทางด้านสถาบันการเงิน อุตสาหกรรมรถยนต์ การขนส่ง เป็นต้น

จันทร์ทิมล คู่วิเชียร (2539) ได้ศึกษาเกี่ยวกับการวิเคราะห์โครงสร้างและปัจจัยการขยายตัวของ การประกันวินาศภัยในประเทศไทย โดยศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการขยายตัวของ การประกันวินาศภัยโดยใช้การเติบโตของเบี้ยประกันภัยรับในการอธิบายการเจริญเติบโตของ

ธุรกิจ และใช้ข้อมูลทศนิยม จำนวน 21 ปี (ปี 2518 – 2538) และทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปร ในแบบจำลองโดยค่าทางสถิติ ซึ่งจากการศึกษาต่อการขยายตัวของธุรกิจประกันวินาศภัยพบว่า แนวคิดเกี่ยวกับตัวแปรที่น่าจะมีผลต่อการเพิ่มขึ้นของการรับประกันภัย มี 5 ตัวแปรคือ

1. ผลผลิตมวลรวมภายในประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยที่บอกถึงการเติบโตทางเศรษฐกิจ ซึ่งรวมถึงการเติบโตของธุรกิจประกันวินาศภัยด้วย
2. การลงทุนภายในประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยที่แสดงถึงการเพิ่มของทรัพย์สิน ที่จะทำการรับประกันภัย
3. พื้นที่ได้รับอนุญาตก่อสร้างในเขตเทศบาล ซึ่งแสดงถึงปริมาณการเพิ่มของการประกันอัคคีภัย
4. ปริมาณรถจดทะเบียนภายในประเทศ ซึ่งแสดงถึงปริมาณการประกันภัยยานยนต์ ทั้งในข้อบังคับแห่งกฎหมาย และโดยความสมัครใจ
5. ปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออก จากข้อเท็จจริงที่การขนส่งระหว่างประเทศ ปัจจุบันการขนส่งทางทะเลยังเป็นการขนส่งส่วนใหญ่

ซึ่งจากการศึกษาพบว่าตัวแปร พื้นที่ที่ได้รับอนุญาตก่อสร้าง, ปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออก, อัตราเงินเฟ้อ และผลผลิตมวลรวมภายในประเทศ ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของเบี้ยประกันภัยรับอย่างมีนัยสำคัญ

ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของเบี้ยประกันภัยรับอย่างมีนัยสำคัญคือ

1. ปริมาณการลงทุนในประเทศ ซึ่งมีสัมประสิทธิ์ของตัวแปรประมาณ 0.013 ที่ระดับ 2-Tail 0.010
2. ปริมาณรถจดทะเบียนภายในประเทศ สัมประสิทธิ์ของตัวแปร เท่ากับ 0.009 ที่ระดับ 2-Tail 0.009

สิ่งที่สำคัญในการประกอบธุรกิจอีกประการหนึ่งคือ การขยายตัวของธุรกิจนั้น ๆ ซึ่งเป็นตัวแทนบอกถึงการเจริญเติบโตของธุรกิจ จันท์พิมล อุวีเชียร (2539) ได้ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการขยายตัวของธุรกิจประกันวินาศภัย โดยใช้ปริมาณเบี้ยประกันภัยรับเป็นตัวแทนบอกถึงการเจริญเติบโตของธุรกิจ การศึกษาในครั้งนี้ใช้วิธีการวิเคราะห์การพยากรณ์ทางสถิติโดยใช้สมการถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression) โดยมีแนวคิดเกี่ยวกับตัวแปรที่น่าจะมีผลต่อการเพิ่มขึ้นของการรับประกันภัย 5 ตัวแปรคือ ผลผลิตมวลรวมภายในประเทศ, การลงทุนภายในประเทศ, พื้นที่ได้รับอนุญาตก่อสร้างในเขตเทศบาล, ปริมาณรถจดทะเบียนภายในประเทศ และปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออก ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของเบี้ยประกันภัยรับ



อย่างมีนัยสำคัญมีแค่ 2 ตัวแปรเท่านั้นคือ ปริมาณการลงทุนภายในประเทศ และปริมาณรถจดทะเบียนภายในประเทศ

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัย คืองานของ **มานิตา ศิริวรตล (2539)** ซึ่งเป็นการศึกษาโดยมีสมมติฐานว่า เมื่อมีการขยายสัดส่วนการลงทุนในหลักทรัพย์ประเภทหุ้น, หุ้นกู้แล้ว ทำให้บริษัทประกันวินาศภัยมีอัตราผลตอบแทนเฉลี่ยจากการลงทุนในหลักทรัพย์ประเภทนี้ดีขึ้นกว่าเดิมหรือไม่ โดยวิธีการศึกษาที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ คือ การวัดประสิทธิภาพการบริหารการลงทุนของกลุ่มหลักทรัพย์ตามแบบของ William F.Sharpe โดยใช้การวัดอัตราผลตอบแทนต่อหนึ่งหน่วย ความเสี่ยงรวม (Sharpe's Index) ซึ่งตัวค่า Sharpe's Index ที่คำนวณได้ยิ่งสูงแสดงว่ากลุ่มหลักทรัพย์ลงทุนของหุ้นทุน, หุ้นกู้ ของบริษัทประกันวินาศภัยนั้นจะให้ผลตอบแทนที่สูง เมื่อเทียบกับความเสี่ยงหนึ่งหน่วย

ซึ่งระยะเวลาที่ศึกษาคือ พ.ศ.2530-2537 โดยในการศึกษานี้ได้วิเคราะห์แต่การลงทุนในหุ้นทุนเท่านั้น จากการศึกษาพบว่าการมีนโยบายให้บริษัทประกันวินาศภัยสามารถขยายการลงทุนในหุ้นทุนเพิ่มขึ้นนั้น ควรสนับสนุนให้อยู่ในกรอบที่จำกัด ยังไม่ควรเพิ่มสัดส่วนให้มากกว่าร้อยละ 30 เนื่องจากการลงทุนประเภทนี้มีความเสี่ยง และบริษัทประกันวินาศภัยยังไม่มี ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ที่ดีพอ

**นวลละอ อวงศ์พินิจโรดม (2537)** ได้ศึกษาเรื่องการวิเคราะห์การประหยัดจากขนาดของธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาคือ การวิเคราะห์ถึงการประหยัดจากขนาดของธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทย โดยศึกษาทางด้านต้นทุนและแยกเป็นแต่ละประเภทธุรกิจ ได้แก่ ธุรกิจประกันอัคคีภัย รถยนต์ สินค้า และจัดกลุ่มธุรกิจขนาด ใหญ่และเล็ก

ในการวิจัยว่าธุรกิจประกันภัยแต่ละประเภทจะมีการประหยัดจากขนาดหรือไม่นั้น ทำโดยการกำหนดแบบจำลองในรูปสมการถดถอยพหุคูณและเป็นสมการเชิงเดียว โดยในแบบจำลองนั้นกำหนดให้ต้นทุนเฉลี่ยคือ อัตราส่วนการรับเสี่ยงภัยไว้เอง และอัตราส่วนการถือครองทรัพย์สินในการศึกษาได้ใช้ข้อมูลของบริษัทประกันวินาศภัยจำนวน 59 บริษัท โดยเป็นแบบข้อมูลภาคตัดขวางร่วมกับอนุกรมเวลา ตั้งแต่ปี 2530 – 2534 นอกจากนี้ได้ทำการทดสอบว่า โครงสร้างต้นทุนของธุรกิจที่มีขนาดเล็กและขนาดใหญ่มีความแตกต่างกันหรือไม่

ผลการศึกษาสรุปได้ว่า ธุรกิจประกันภัยรถยนต์ อัคคีภัย สินค้า มีโครงสร้างต้นทุนที่ไม่มีการประหยัดจากขนาด และพบว่าธุรกิจประกันอัคคีภัยและสินค้า โครงสร้างเฉลี่ยของธุรกิจที่มีขนาดเล็กและใหญ่มีความแตกต่างกัน นอกจากนี้ในธุรกิจประกันภัยทั้ง 3 ประเภท การประกันภัย

ต่อมีส่วนทำให้ต้นทุนเฉลี่ยลดลง ในขณะเดียวกัน อัตราส่วนการถือทรัพย์สินต่อเบี้ยประกันที่เพิ่มขึ้นจะทำให้ต้นทุนเฉลี่ยสูงขึ้นเล็กน้อยในธุรกิจประกันภัยรถยนต์

**เพ็ญศรี จารุโพบูลย์ (2521)** ได้ศึกษาเรื่องการประกันภัยต่อของธุรกิจประกันภัย (ศึกษาเฉพาะการประกันวินาศภัย) โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาคือเพื่อแก้ไขดุลการค้าและดุลการชำระเงินของประเทศ เพื่อให้กำไรตกอยู่ในประเทศ เพื่อเก็บเบี้ยประกันภัยไว้ลงทุนภายในประเทศ เพื่อให้ผู้ประกอบการธุรกิจประกันภัยมีประสบการณ์ในด้านการประกันภัยมากขึ้น และเพื่อความเจริญเติบโตของธุรกิจประกันภัย เป็นการขยายธุรกิจประกันภัยให้กว้างขวางยิ่งขึ้น โดยเน้นการศึกษาเฉพาะการประกันวินาศภัยโดยการค้นคว้าจากตำราต่างประเทศที่ได้จากสำนักงานประกันภัย สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงพาณิชย์ และจากการหารือปรึกษาบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยต่อ

โดยได้ข้อสรุปว่า ธุรกิจประกันภัยในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นธุรกิจประกันภัยขนาดเล็กมีทุนในการดำเนินงานน้อย ซึ่งบริษัทส่วนใหญ่ขาดเงินกองทุน หรือมีน้อยกว่าที่พระราชบัญญัติกำหนด ด้วยเหตุที่ธุรกิจประกันภัยในประเทศไทยเป็นธุรกิจประกันภัยขนาดเล็ก ความสามารถในการเข้ารับความเสี่ยงจึงมีจำกัด บริษัทประกันภัยส่วนมากจึงใช้วิธีการประกันภัยต่อเป็นการกระจายและโอนความเสี่ยงภัย ฉะนั้นการประกันภัยต่อจึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับธุรกิจประกันภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับบริษัทที่เพิ่งดำเนินกิจการใหม่ๆ ยังมีความชำนาญไม่พอ การประกันภัยต่อกระทำได้ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งการนำไปประกันภัยต่อต่างประเทศนั้นจะเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ไทยขาดดุลการชำระเงิน ประเทศไทยจึงจัดตั้ง บริษัทไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน) ขึ้นเพื่อรองรับการประกันภัยต่อดังกล่าว และในแถบเอเชียก็มีการจัดตั้ง Asian Reinsurance Corporation อีกด้วย

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องบทบาทของธุรกิจประกันภัยที่มีต่อประเทศนั้น มีผู้ทำการศึกษาไว้หลายท่านด้วยกัน ซึ่งแต่ละท่านได้นำเสนอถึงบทบาทที่ธุรกิจประกันภัยได้นำประโยชน์มาสู่ระบบเศรษฐกิจและสังคมไว้ในแง่มุมที่หลากหลายกันไป

โดยการศึกษาของ **บุญ สารเกษตริณ (2520)** ได้กล่าวถึงผลของการประกันภัยที่มีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในการลงทุน การส่งเสริมการส่งออก การเพิ่มรายได้ของประชาชาติ และต่อผู้เอาประกันภัย

**สมศักดิ์ ยมะสมิต (2532)** ได้ศึกษาในหัวข้อวิจัยที่คล้ายคลึงกัน แต่ได้แยกประโยชน์และบทบาทของการประกันภัยเป็นประโยชน์ต่อบุคคลและครอบครัว ประโยชน์ต่อธุรกิจเอกชน และประโยชน์ต่อสังคมและประเทศชาติ รวมทั้งยังได้ศึกษาเกี่ยวกับบทบาทของธุรกิจประกันภัยในการระดมเงินทุนและการจัดสรรการลงทุนด้วย

**ส่วนสุปรีชา แพ่งสภา (2534)** เป็นการศึกษาโดยเป็นการมองบทบาทของการประกันวินาศภัยว่ามีบทบาทต่อการสร้างความมั่นคงให้กับระบบเศรษฐกิจและสังคมของชาติอย่างไร ซึ่งจากการศึกษาที่ผ่านมาสรุปได้ว่า บทบาทของธุรกิจประกันภัยที่สำคัญแบ่งได้เป็น ๒ ส่วนใหญ่ ๆ คือ

1. บทบาทที่เป็นประโยชน์ต่อผู้เอาประกันภัยเอง และครอบครัว
2. บทบาทที่เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจเอกชน
3. บทบาทที่เป็นประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ

ในส่วนของการศึกษาที่เกี่ยวกับเรื่องการทำกำไร หรือความมั่นคงของธุรกิจประกันภัยนั้น ได้มีผู้ศึกษาคือ **ประดิษฐ์ รอดลอยทุกข์ (2506)** โดยศึกษาเรื่องปัญหาและกำไรขาดทุนของบริษัทรับประกันอัคคีภัย เป็นการศึกษาถึงระบบบัญชีของบริษัทรับประกันอัคคีภัยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับปัญหากำไรและขาดทุน โดยศึกษาในประเด็นต่างๆ คือ

- 1) ปัญหาในด้านกฎหมาย รวมทั้งวิธีการจัดตั้งบริษัทประกันภัยในประเทศไทย และลักษณะพิเศษของบัญชีกิจการประกันอัคคีภัย
- 2) วิธีการคำนวณกำไรและขาดทุนของบริษัทที่ปฏิบัติในต่างประเทศ โดยรวบรวมข้อมูลสถิติ รายงาน และตำราต่างๆ ที่สามารถนำมาใช้ได้ในประเทศไทย
- 3) วิธีการคำนวณกำไรและทุนซึ่งปฏิบัติอยู่ในประเทศไทย พร้อมทั้งวิจารณ์ผลดีและผลเสียของวิธีการดังกล่าว
- 4) วิจารณ์ข้อบกพร่องของวิธีการที่ปฏิบัติในประเทศไทย เปรียบเทียบกับวิธีการที่ปฏิบัติในต่างประเทศ นำมาปรับให้เข้ากันเพื่อให้ได้วิธีการที่เหมาะสม

ซึ่งสรุปผลได้ว่า วิธีการคำนวณกำไรและขาดทุนของบริษัทประกันอัคคีภัยโดยทั่วไปที่ใช้อยู่ ใช้หลักวิธีคิดคล้ายกับธุรกิจอื่นๆ ไม่มีลักษณะพิเศษอย่างใดอย่างหนึ่งที่แตกต่างในสาระสำคัญและไม่มีมีการปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสม ทำให้งบการเงินของบริษัทแสดงฐานะไม่ถูกต้องตามความจริง ตลอดจนไม่มีรายละเอียดทำให้ผู้อ่านเข้าใจยาก

เดือนฉาย สิงห์เทพ (2539) ศึกษาความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทประกันวินาศภัยทั้ง 61 บริษัท ในช่วงปี 2533 – 2537 ใช้การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน และวิธีการทางสถิติ แยกการวิเคราะห์เป็น 3 ส่วน คือ

1. การวิเคราะห์ภาพรวมการดำเนินงานของธุรกิจประกันวินาศภัย แยกรายประเภทการรับประกันภัย อาศัยการวิเคราะห์ 6 อัตราส่วนพื้นฐานที่ใช้กันแพร่หลาย

2. การวิเคราะห์ความสามารถในการชำระหนี้ (ภายหลังใช้คำ “ ความมั่นคง “ ในการบรรยายผลของค่าอัตราส่วน) ของบริษัท อาศัยเครื่องมือ คือ การวิเคราะห์อัตราส่วนและเกณฑ์การตัดสินค่าอัตราส่วนนั้นๆ ตามแบบแผนของ Insurance Solvency International (ISI) แต่แทนที่จะวิเคราะห์รายบริษัท ก็ได้ทำการจัดกลุ่มบริษัทออกเป็น 3 พวก (เล็ก กลาง ใหญ่) ตามเกณฑ์ที่ใช้จำแนกขนาด 2 วิธี (เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ เงินกองทุน ซึ่งตัดค่าที่ 40 และ 100 ล้านบาททั้ง 2 เกณฑ์ รวมทั้งสิ้น  $3 \times 2 = 6$  กลุ่ม แล้วพิจารณาจำนวนบริษัทในแต่ละกลุ่มที่ค่าของอัตราส่วนได้ไม่เข้าเกณฑ์มาตรฐาน ในการนี้ได้ใช้สถิติเชิงพรรณนา (descriptive statistics) มาพิจารณาสัดส่วนร้อยละเปรียบเทียบแต่ละกลุ่ม

3. การวิเคราะห์ลักษณะร่วม (ความมั่นคง / ความไม่มั่นคง) ของบริษัทในแต่ละกลุ่มทั้ง 6 ข้างต้น ในระยะเวลา 5 ปีที่ศึกษา โดยนำค่าอัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเงินกองทุน (premium to surplus ratio) มาเป็นตัวแทนชี้วัดความมั่นคงของบริษัท เครื่องมือที่ใช้คือ แบบจำลองในรูปสมการถดถอยเชิงพหุ (multiple regression) ที่เป็นสมการเชิงเดี่ยว (single equation regression models) กับใช้ข้อมูลภาคตัดขวางผสมร่วมกับข้อมูลอนุกรมเวลา (pooling cross section and time series data) มาประมาณค่าพารามิเตอร์ตามวิธีกำลังสองน้อยที่สุดแบบทั่วไป (GLS) ผลการศึกษาปรากฏว่า ธุรกิจประกันภัยทั้ง 6 กลุ่ม มีลักษณะบางประการที่ส่งผลต่อความมั่นคงไม่เหมือนกัน แต่ผลการศึกษาภาพรวมของอุตสาหกรรม พบว่าเมื่อบริษัทขยายการรับประกันภัยประเภทรถยนต์เพิ่มขึ้น จะส่งผลให้เกิดความไม่มั่นคงเพิ่มขึ้น (สัดส่วนเบี้ยประกันภัยรถยนต์รับมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับ premium to surplus ratio) แต่การรับประกันภัยประเภทเบ็ดเตล็ดเพิ่มขึ้นควบคู่กับการรับประกันภัยประเภทรถยนต์ จะส่งผลให้เกิดความมั่นคงเพิ่มขึ้น (สัดส่วนเบี้ยประกันภัยเบ็ดเตล็ดรับในยอดรวมการรับประกันภัยของบริษัท (portfolio) มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับ premium to surplus ratio) และหากราคาหุ้นสามัญของบริษัทและ/หรือกำไรสุทธิ ต่อ สินทรัพย์พึงประเมิน (admitted assets) เพิ่มขึ้นจะส่งผลให้เกิดความไม่มั่นคงเพิ่มขึ้น (ซึ่งได้ผลตรงข้ามกับที่ตั้งใจไว้ว่าเมื่อราคาหุ้นเพิ่มสูงก็แสดงถึงความมั่นใจของนักลงทุนในสภาพความมั่นคงของบริษัท)

**ธนชนม์ โอภาเฉลิมพันธุ์ (2542)** ศึกษาเรื่องความสามารถในการประกอบการของบริษัทประกันวินาศภัย โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือ

1. ศึกษาโครงสร้างตลาดของธุรกิจประกันวินาศภัย พบว่า มีโครงสร้างตลาดเป็นแบบตลาดกึ่งผูกขาด (Monopolistic Competition) เนื่องจาก มีผู้ประกอบการจำนวนมาก สินค้ามีลักษณะแตกต่างกันเล็กน้อย มีความแตกต่างกันทางด้านราคา และมีการแข่งขันทั้งด้านการแข่งขันที่ใช้ราคา และการแข่งขันที่ไม่ใช้ราคา นอกจากนี้ยังพบว่า เบี้ยประกันภัยมีการกระจุกตัวอยู่กับบริษัทประกันภัยขนาดใหญ่ และบริษัทที่อยู่ในเครือข่ายของสถาบันการเงิน 15 บริษัทประกันภัยที่มีเบี้ยประกันภัยสูงสุดรวมกัน มีส่วนแบ่งตลาดมากกว่า 60% โดยประเภทประกันอัคคีภัย เป็นประเภทที่มีการกระจุกตัวน้อยที่สุด และประกันภัยรถยนต์ มีการกระจุกตัวมากที่สุด

2. ศึกษาความสามารถในการแข่งขันของบริษัทประกันวินาศภัย โดยใช้อัตราค่าเสียหาย (Loss Ratio) อัตราค่าใช้จ่าย (Expense Ratio) อัตราค่าบำเหน็จ (Commission Ratio) และอัตรากำไร (Profit Ratio) ในการศึกษาพบว่า อัตราค่าเสียหายของประกันภัยรถยนต์สูงสุด และประกันอัคคีภัยต่ำสุด ส่วนอัตราค่าใช้จ่าย พบว่า ประกันภัยรถยนต์มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่ำที่สุด (เนื่องจากโครงสร้างรายจ่ายส่วนใหญ่กว่า 60% เป็นค่าสินไหมทดแทน) และประกันอัคคีภัยมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยสูงที่สุด เมื่อมาพิจารณาทางด้านอัตราค่าบำเหน็จ พบว่าทุกประเภทของการประกันภัย (ยกเว้นประกันภัยรถยนต์) มีการเอาประกันภัยต่อจำนวนมาก ทำให้แต่ละบริษัทได้รับผลตอบแทนกลับมาในรูปของค่าบำเหน็จจากการเอาประกันภัยต่อ (Reinsurance Commission) ทำให้ค่าบำเหน็จคิดลบ และเมื่อพิจารณาอัตรากำไร จะพบว่าประกันภัยรถยนต์ เป็นประกันภัยประเภทเดียวที่ขาดทุนจากการดำเนินงาน กำไรของบริษัทประกันภัยจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับ อัตราค่าเสียหายและอัตราค่าบำเหน็จ นอกจากนี้ยังปรากฏว่า บริษัทประกันภัยขนาดใหญ่และบริษัทประกันภัยที่อยู่ในเครือข่ายของสถาบันการเงิน มีความได้เปรียบบริษัทประกันภัยขนาดกลางและขนาดเล็ก ในด้านความสามารถในการรับประกันภัยและการทำกำไร ตามกฎจำนวนมาก (Law of Large Number) ซึ่งจะทำให้เกิดการเฉลี่ยค่าใช้จ่ายและการเสี่ยงภัยได้ดี หากมีการรับประกันภัยเป็นจำนวนมาก

ด้านความสามารถในการประกอบการด้านการลงทุน พบว่าบริษัทประกันภัยขนาดใหญ่ ที่มีเบี้ยประกันภัยจำนวนมาก ก็มีสินทรัพย์ลงทุน และสินทรัพย์รวม เป็นจำนวนมาก รวมทั้งมีรายได้สุทธิจากการลงทุนสูงกว่า บริษัทขนาดกลางและขนาดเล็ก อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงประสิทธิภาพในการลงทุนแล้ว พบว่าบริษัทประกันภัยขนาดกลางและขนาดเล็ก กลับมีผลตอบแทนจากการลงทุนที่สูงกว่า บริษัทขนาดใหญ่ เนื่องจาก บริษัทประกันภัยขนาดใหญ่มีการลงทุนกระจายมาก และมีการลงทุนระยะยาวมากกว่าบริษัทขนาดกลางและขนาดเล็ก รวมถึงมีสินทรัพย์ถาวรจำนวนมาก ซึ่งไม่ก่อให้เกิดรายได้

ส่วนการวิเคราะห์การประหยัดที่เกิดจากการเอาประกันภัยต่อ พบว่าในช่วงแรกของการศึกษามีการเอาประกันภัยต่อมาก แต่ในระยะหลัง พบว่า บริษัทประกันภัยมีการรับประกันภัยไว้เอง (Retention) จำนวนมากขึ้น และบริษัทที่เน้นการรับประกันภัยรถยนต์และสุขภาพ จะมีการเอาประกันภัยต่อเป็นจำนวนน้อย

**เกษม คุ่มพรสิน (2543)** ศึกษาถึงศักยภาพในการแข่งขันของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย โดยเปรียบเทียบ และดูถึงความสัมพันธ์ทางสถิติของลำดับชั้นศักยภาพของแต่ละบริษัทที่ได้รับการจัดอยู่ กับปัจจัยสำคัญต่างๆที่แสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงาน ได้แก่สินทรัพย์ เบี้ยประกันภัยรับเบื้องต้น เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ รายได้จากการลงทุน กำไรสุทธิ และเงินกองทุน

การวิจัยเชิงปริมาณนี้ ใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากรายงานธุรกิจประกันภัยจัดทำโดยกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์เป็นหลัก และได้ทำการประมวลข้อมูลเชิงคุณภาพจากเอกสารประวัติศาสตร์ของกิจการประกันภัยในประเทศ ตลอดจนข้อกฎหมาย และระเบียบการของกรมการประกันภัย ส่วนเครื่องมือที่ใช้วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ อาศัยอัตราส่วนและผลต่างของอัตราส่วนรวม 21 ชนิด ใช้เกณฑ์ (benchmark) ในการประเมินค่าอัตราส่วนทั้งแบบจิตพิสัย (subjective) คือ เกณฑ์ที่พัฒนาจากประสบการณ์ของผู้เชี่ยวชาญ และแบบวัตถุพิสัย (objective) คือ เกณฑ์ที่คำนวณได้จากค่ากลางของอุตสาหกรรม

ผลการวิเคราะห์ข้างต้นถูกนำมาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ทางสถิติ เพื่อค้นหาลักษณะร่วมหรือแตกต่าง ระหว่างกลุ่มบริษัทประกันวินาศภัยที่ได้ลำดับชั้นศักยภาพในการแข่งขันหนึ่งๆ กับกลุ่มบริษัทที่ถูกจัดอยู่ในลำดับชั้นศักยภาพในการแข่งขันอื่น โดยวิธีทดสอบความแปรปรวนปัจจัยเดียว (One-way ANOVA) เมื่อประมวลผลการศึกษาข้อมูลตั้งแต่ พ.ศ.2535-2541 ปรากฏว่า

1. มีบริษัทได้ลำดับชั้น A+ ในแต่ละปีประมาณ 9-12 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 15-20 โดยมีเพียง บริษัทเดียวที่ได้ลำดับชั้น A+ ตลอดช่วง 6 ปีที่ศึกษา ในขณะที่มี 5 บริษัทได้ลำดับชั้น B ตลอดช่วง 6 ปีนี้

2. บริษัทที่ได้รับอนุญาตใหม่ในปี 2540 ได้ลำดับชั้นสูงสุด คือ A จำนวน 2 บริษัท นอกเหนือจากนั้นได้ B+ จำนวน 5 บริษัท และ B จำนวน 6 บริษัท ซึ่งยังไม่ถือว่าดีนัก แต่ก็เป็นการเร็วเกินไปที่จะสรุปถึงศักยภาพในการแข่งขันของบริษัทใหม่ เพราะใช้ข้อมูลผลการดำเนินงานปีแรกนี้เพียงปีเดียว ผู้ศึกษาให้ข้อเสนอว่า การพัฒนาศักยภาพของบริษัทใหม่จะเอื้อประโยชน์ต่อการพัฒนาการแข่งขันภายในธุรกิจ อันจะส่งผลดีต่อความพร้อมของธุรกิจเพื่อการเปิดเสรีในอนาคต

### 3. การวิเคราะห์ทางสถิติพบความสัมพันธ์ ดังนี้

3.1 บริษัทประกันวินาศภัยที่ถูกจัดอยู่ในลำดับชั้นต่างกัน มีขนาดสินทรัพย์ เบี้ยประกันภัยรับเบื้องต้น เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ และรายได้จากการลงทุนโดยเฉลี่ยไม่แตกต่างกัน

3.2 บริษัทประกันวินาศภัยที่ถูกจัดอยู่ในลำดับชั้นต่างกัน มีเงินกองทุนโดยเฉลี่ยแตกต่างกัน ได้แก่ เงินกองทุนเฉลี่ยของกลุ่มบริษัทในลำดับชั้น A+ ต่างจากของกลุ่มบริษัทในลำดับชั้น B และ B+ อย่างมีนัยสำคัญ

3.3 บริษัทประกันวินาศภัยที่ถูกจัดอยู่ในลำดับชั้นต่างกัน มีกำไรสุทธิโดยเฉลี่ยแตกต่างกัน ได้แก่ กำไรสุทธิเฉลี่ยของกลุ่มบริษัทในลำดับชั้น A+ ต่างจากของกลุ่มบริษัทในลำดับชั้นอื่นๆ ทั้ง B B+ และ A อย่างมีนัยสำคัญ

## 2.2 ทฤษฎีที่ใช้ในการศึกษา

ในธุรกิจประกันภัยนั้น เป็นกิจการที่มีการดำเนินงานแตกต่างจากธุรกิจอื่นโดยทั่วไป เพราะจะต้องไม่ดำเนินการเป็นการเสี่ยงโชค และการที่จะถือว่าบริษัทประกันภัยมีฐานะการเงินมั่นคง มิได้หมายความว่าบริษัทประกันภัยมีเงินทุนมาก หรือมีทรัพย์สินเกินกว่าหนี้สินแต่อย่าง เดียว ต้องพิจารณาถึงมูลเหตุอื่นประกอบรวมทั้งลักษณะการดำเนินงานของบริษัทประกันภัยอีกด้วย<sup>8</sup>

จากการศึกษาในคู่มือ Industry Surveys ของ Standard & Poor's ในส่วนที่มีการศึกษาถึงอุตสาหกรรมประกันวินาศภัย โดยศึกษาตั้งแต่ จำนวนเบี้ยประกันภัย อัตราการเจริญเติบโต เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้ ค่าสินไหมทดแทน รวมไปถึงแสดงถึงวิธีต่างๆ ที่ควรใช้ในการวิเคราะห์ธุรกิจประกันภัยด้วย มีรายละเอียดพอสรุปได้ดังนี้

Standard & Poor's ใช้ข้อมูลจาก Insurance Services Office (ISO) ในการศึกษา ซึ่ง Standard & Poor's ได้ทำสรุปเกี่ยวกับอัตราส่วนต่างๆ ไว้ด้วย โดยกล่าวว่า Combined Ratio เป็นอัตราส่วนหลักที่ใช้ในการวัดผลการประกอบการทางการรับประกันภัย ซึ่ง Combined Ratio นี้จะเท่ากับผลรวมของ loss ratio, expense ratio และ dividend ratio

นอกจากนั้น ยังแสดงถึงอัตราส่วนอื่นๆ รวมถึงสถิติที่ผ่านมาของธุรกิจประกันภัยเอาไว้ อีก โดยนำข้อมูลทางสถิติมาจากเอกสารตีพิมพ์ประจำปี ของ A.M. Best Co. ซึ่งประกอบด้วย 3 อัตราส่วนหลักๆ ดังนี้

<sup>8</sup> กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์. 19 ปี กรมการประกันภัย. (20 มีนาคม 2541) หน้า 84

1) Return on assets (ROA)

เป็นตัววัดกำไร โดยจะเท่ากับ กำไรสุทธิหารด้วย สินทรัพย์ทั้งหมดโดยเฉลี่ย  
ROA สำหรับผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะอยู่ที่ 2.0% ถึง 5.0%

2) Return on equity (ROE)

เป็นตัววัดกำไรเช่นกัน ซึ่งมักพิจารณาต่อเนื่องจาก ROA โดย ROE จะคำนวณ  
โดยหารกำไรสุทธิด้วย ส่วนของผู้ถือหุ้นโดยเฉลี่ย ROE โดยทั่วไปของธุรกิจนี้จะอยู่ตั้งแต่ 8.0%  
ถึงมากกว่า 18.0% ในบางกรณี แต่โดยส่วนใหญ่แล้วจะอยู่ที่ระหว่าง 12.0% ถึง 15.0%

3) Net Investment Yield

เป็นตัววัดผลด้านการลงทุน โดยคำนวณได้จาก รายได้จากการลงทุนสุทธิหาร  
ด้วยสินทรัพย์ลงทุนโดยเฉลี่ย อัตราส่วนนี้จะอยู่ตั้งแต่ต่ำกว่า 4.0% จนถึงมากกว่า 12.0% ขึ้นอยู่  
กับการผสมระหว่างสินทรัพย์ลงทุนใน Portfolio ของผู้รับประกันภัยรายนั้นๆ

นอกจากนี้ยังมีอีก 2 อัตราส่วนที่ Standard & Poor's ได้เสนอให้ดู โดยใช้ข้อมูลที่ได้  
จากการตีพิมพ์รายไตรมาสของ The New York-based Insurance Services Office คือ

1) Net Premiums Written to Surplus

เป็นการวัดว่า ธุรกิจนั้นได้มีความสามารถในการก่อหนี้หรือไม่

2) Combined Ratio

เป็นอัตราส่วนหลักที่ใช้ในการวัดผลประกอบการรับประกันภัย ดังได้กล่าวแล้ว  
ข้างต้น โดย Combined Ratio < หรือ = 100% แสดงถึงกำไรจากการรับประกันภัย หรือถ้า  
Combined Ratio > 100% แสดงถึงขาดทุนจากการรับประกันภัย

ซึ่งโดยสรุปแล้ว ในการวิเคราะห์อุตสาหกรรมประกันภัยนั้น อาจกล่าวได้ว่าต้องมองที่  
จุดสำคัญ 3 จุดด้วยกัน คือ

1. ความสามารถในการทำกำไร (Profitability)
2. สภาพคล่องในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือค่าใช้จ่ายอื่นๆ (Liquidity)
3. ความสามารถในการใช้เงินทุนในการทำธุรกิจ หรือความสามารถในการก่อหนี้  
(Leverage)

**1. ความสามารถในการทำกำไร (Profitability)**

การวิเคราะห์ความสามารถในการทำกำไรขึ้นกับสองส่วนคือ รายได้จากการ  
รับประกันภัย และรายได้จากการลงทุน

ส่วนแรก ที่ควรวิเคราะห์จะเกี่ยวกับผลของการรับประกันภัย คือ อัตราการเจริญ  
เติบโตของ เบี้ยประกันภัยรวม (Written Premium) แล้วเทียบกับอุตสาหกรรมโดยรวม อีกสิ่งหนึ่ง



ที่มีผลต่อการเติบโตของเบี้ยประกันภัย คือ การประกันภัยต่อ เนื่องจากการใช้การประกันภัยต่อน้อย ก็ย่อมหมายถึงการเก็บเบี้ยประกันภัย ที่เป็นตัวเงินเอาไว้มากนั่นเอง ซึ่งการลดระดับของการประกันภัยต่อทำให้อัตราการเจริญเติบโตของเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้น แต่ในทางตรงข้ามก็อาจทำให้ขาดความสามารถในการจ่ายค่าสินไหม ซึ่งอาจนำไปสู่การเกิดปัญหาทางการเงินได้

ในการวัดผลการประกอบการการรับประกันภัย โดยส่วนใหญ่แล้วจะใช้การวิเคราะห์ที่เรียกว่า อัตราส่วนรวม (Combined Ratio) ซึ่งประกอบด้วย 3 ปัจจัย คือ

- อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio) เป็นการวัดค่าใช้จ่ายในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หาได้โดย

$$\frac{\text{ค่าสินไหมทดแทน (losses) + การปรับค่าสินไหมทดแทน (Loss Adjustment Expenses)}}{\text{เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้ (Eamed Premiums)}}$$

ซึ่งค่าที่ได้ควรอยู่ระหว่าง 60.0% ถึง 80.0% แต่ก็อาจสูงชันกว่านี้ได้ ถ้ามีมหันตภัยเกิดขึ้น

- อัตราส่วนค่าใช้จ่าย (Expense Ratio) เป็นการวัดว่าสามารถมีประสิทธิภาพในการใช้ต้นทุนในการรับงานอย่างไร หาได้โดย

$$\frac{\text{ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (Operating Expenses)}}{\text{เบี้ยประกันภัยรับ (Written Premium)}}$$

ค่าที่ได้ควรอยู่ระหว่าง 25.0% ถึง 35.0%

- อัตราส่วนเงินปันผล (Divided Ratio) เป็นส่วนประกอบที่เล็กที่สุดใน Combined Ratio หาได้โดย

$$\frac{\text{เงินปันผลของผู้เอาประกันภัย (Policyholders' Dividends)}}{\text{เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้ (Earned Premium)}}$$

ค่าที่ได้ควรอยู่ระหว่าง 1.0% ถึง 2.0%

(แต่ อัตราส่วนรวม บางทีก็จะไม่รวมถึง อัตราส่วนเงินปันผล ก็ได้)

**ส่วนที่สอง** ในการวิเคราะห์ คือ การลงทุน อัตราส่วน 2 ตัวที่ใช้ในการวิเคราะห์ผล

การลงทุนคือ Investment Yield และ Total Return on the Portfolio

- รายได้จากการลงทุน (Investment Yield) =

$$\frac{\text{รายได้จากการลงทุนสุทธิในช่วงเวลาที่แน่นอน (Net Investment Income during a certain time)}}$$

ค่าเฉลี่ยของหลักทรัพย์การลงทุนในช่วงเวลาเดียวกัน (The Portfolio's average value during the same period)

- รายรับทั้งหมดจากหลักทรัพย์ลงทุน (Total Return on the Portfolio) =

$$\text{รายรับสุทธิจากการลงทุน (net investment income) + หรือ - กำไรที่ได้รับ (realized and unrealized gains)}$$

มูลค่าตลาดเริ่มต้นของหลักทรัพย์การลงทุน (beginning market value of the portfolio) + หรือ - ค่าเฉลี่ยของสิ่งที่

เพิ่มขึ้นหรือมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้น (weighted average of additions or dispositions)

แต่การวัดที่เป็นที่แพร่หลายมากกว่าก็คือ ผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return On Assets : ROA) และผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (Return On Equity : ROE)

## 2. สภาพคล่องในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ (Liquidity)

สภาพคล่อง เป็นอีกตัวหนึ่งในการวัดผลประกอบการที่สำคัญ เนื่องจากธุรกิจต้องมีความพร้อมที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนอยู่ตลอดเวลา ซึ่งแหล่งของสภาพคล่องก็จะมาจาก งบกระแสเงินสด ทางด้านการรับประกันภัย งบกระแสเงินสดด้านการลงทุน และงบกระแสเงินสดด้านสภาพคล่องของสินทรัพย์

## 3. ความสามารถในการใช้เงินทุนในการทำธุรกิจ หรือความสามารถในการก่อหนี้ (Leverage)

ธุรกิจประกันภัยนั้น Leverage จะหมายถึงการที่บริษัทสามารถใช้ ส่วนเกิน หรือเงินทุน ในการรับประกันภัย อัตราส่วนของเบี้ยประกันภัยรับต่อส่วนเกินในการรับประกันภัย มักจะเป็นตัวบ่งชี้ถึงความสามารถในการใช้ประโยชน์ จากประวัติศาสตร์ ผู้รับประกันภัยมักจะใช้ส่วนเกินของเขา เป็น 2 ถึง 3 เท่า ขึ้นกับชนิดของธุรกิจที่เขารับประกันภัย

โดยทั่วไปแล้ว การวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน ของบริษัทประกันวินาศภัย สามารถทำได้หลายวิธี เช่น

- การเปรียบเทียบรายการต่างๆ ในงบดุลและงบกำไรขาดทุนในงวดใดงวดหนึ่ง โดยเปรียบเทียบเป็นอัตราร้อยละของจำนวนรวม วิธีนี้เรียกกันโดยทั่วไปว่า Common size
- การเปรียบเทียบรายการงบดุลและงบกำไรขาดทุน โดยเปรียบเทียบกับงวดที่ผ่านมาเพื่อคำนวณผลต่างที่เกิดขึ้น โดยแสดงเป็นจำนวนเงินหรือเป็นร้อยละ เพื่อวิเคราะห์ผลต่างที่เกิดขึ้นว่าน่าพอใจหรือไม่เพียงไร
- การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน เป็นการวิเคราะห์เพื่อให้ทราบถึงสภาพคล่อง โครงสร้างทางการเงิน ความสามารถในการใช้สินทรัพย์ของกิจการ ความสามารถในการหากำไร และการวัดภาพรวมของธุรกิจ
- การวิเคราะห์แนวโน้ม เป็นการวิเคราะห์งบการเงินของหลายๆ งวด เพื่อแสดงถึงแนวโน้มของกิจการ

แต่วิธีที่นิยมใช้กันได้แก่การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน โดยอัตราส่วนทางการเงินที่มักนำมาใช้ในธุรกิจประกันภัยมีดังนี้

## 1. วิเคราะห์ความสามารถในการขยายงานการรับประกันภัยของบริษัท

### วัตถุประสงค์

เพื่อให้บริษัทขยายงานภายใต้ขีดความสามารถทางการเงินของบริษัท การขยายงานมากเกินไปจะขีดความสามารถทางการเงินจะทำให้บริษัทเติบโตเร็วเกินกว่าขนาดของบริษัทที่จะรองรับไหวได้ จึงมีความจำเป็นต้องมีมาตรการในการควบคุมกำกับกับการขยายงานของบริษัท

### วิธีดำเนินการ

โดยการวิเคราะห์เบี้ยประกันภัยรับสุทธิกับเงินกองทุน เบี้ยประกันภัยรับสุทธิจะต้องไม่เกิน 4-5 เท่าของเงินกองทุน จึงจะถือว่าขยายงานภายใต้ขีดความสามารถทางการเงินของบริษัท

## 2. วิเคราะห์ความสามารถในการชำระหนี้สินของบริษัทประกันภัย

### วัตถุประสงค์

เพื่อวัดความสามารถในการชำระหนี้สินของบริษัท โดยเฉพาะอย่างยิ่ง หนี้สินผู้เอาประกันภัย ซึ่งเป็นส่วนใหญ่ของหนี้สินทั้งหมด เพื่อให้ทราบว่าบริษัทมีหนี้สินจำนวนมากน้อยเท่าใด ถ้าหนี้สินมากเกินไปจะทำให้ฐานะการเงินของบริษัทไม่มั่นคง และการบริหารหนี้สินไม่ประสบความสำเร็จ

### วิธีดำเนินการ

ในทางปฏิบัติมีหลายวิธี ได้แก่

2.1 โดยการเปรียบเทียบหนี้สินทั้งหมดกับเงินกองทุน โดยหนี้สินไม่ควรเกินส่วนของผู้ถือหุ้น

$$\text{อัตราส่วน} = \frac{\text{หนี้สินทั้งหมด}}{\text{เงินกองทุนของบริษัท}}$$

2.2 โดยการเปรียบเทียบอัตราส่วนระหว่างเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัยกับเงินกองทุนของบริษัท

$$\text{อัตราส่วน} = \frac{\text{เงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัย}}{\text{เงินกองทุนของบริษัท}}$$

อัตราส่วนที่เหมาะสมคือต่ำกว่า 1 แสดงว่าหนี้สินต่อผู้เอาประกันภัยจะได้รับ การคุ้มครองจากส่วนของผู้ถือหุ้นเต็มจำนวน อัตราส่วนของผู้ถือหุ้นยิ่งมากยิ่งดี

### 2.3 โดยการเปรียบเทียบอัตราส่วนระหว่างหนี้สินรวมกับสินทรัพย์รวม

$$\text{อัตราส่วน} = \frac{\text{หนี้สินรวม}}{\text{สินทรัพย์รวม}}$$

อัตราส่วนที่เหมาะสม คือ 1 : 2

### 3. วิเคราะห์สภาพคล่องทางการเงินของบริษัทประกันภัย

#### วัตถุประสงค์

เพื่อให้บริษัทมีสภาพคล่องทางการเงิน สามารถชำระหนี้สินในระยะสั้นที่มีต่อผู้เอาประกันภัยได้ หนี้สินในระยะสั้นที่มีต่อผู้เอาประกันภัยที่สำคัญได้แก่ สำรองค่าสินไหมทดแทน และค่าสินไหมทดแทนค้างจ่ายทรัพย์สินสภาพคล่องประกอบด้วย เงินสด เงินฝากธนาคาร ตั๋วสัญญาใช้เงิน พันธบัตร หุ้นที่มีการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

#### วิธีดำเนินการ

เปรียบเทียบทรัพย์สินสภาพคล่องกับหนี้สินที่มีต่อผู้เอาประกันภัย อัตราส่วนไม่ควรต่ำกว่า 100% แสดงว่าบริษัทมีสินทรัพย์สภาพคล่องเพียงพอในการชำระหนี้สินต่อผู้เอาประกันภัย

### 4. วิเคราะห์ความสามารถในการบริหารสินทรัพย์

#### วัตถุประสงค์

เพื่อใช้สินทรัพย์ของบริษัทให้เหมาะสมกับรายได้ที่ได้รับ และความสามารถในการแสวงหาสินทรัพย์ลงทุน

#### วิธีดำเนินการ

เปรียบเทียบอัตราส่วนต่างๆ ดังนี้

$$1. \text{อัตราส่วน} = \frac{\text{สินทรัพย์ลงทุน}}{\text{สินทรัพย์รวมทั้งสิ้น}}$$

อัตราส่วนควรจะเป็นประมาณ 70-80% ขึ้นไป

$$2. \text{อัตราส่วน} = \frac{\text{รายได้สุทธิจากการลงทุน}}{\text{ทรัพย์สินลงทุน}}$$

ผลตอบแทนจากการลงทุนไม่ควรต่ำกว่าอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำธนาคาร

## 5. วิเคราะห์ความสามารถในการชำระหนี้สินที่มีต่อผู้เอาประกันภัย

### วัตถุประสงค์

เพื่อทราบว่า หนี้สินที่มีต่อผู้เอาประกันภัยทั้งหมดของบริษัทจะสามารถชำระได้เต็มจำนวน

### วิธีดำเนินการ

โดยการเปรียบเทียบสำรองเพื่อการเสี่ยงภัยรวมสำรองค่าสินไหมทดแทน และค่าสินไหมทดแทนค้างจ่าย กับสินทรัพย์ลงทุน

$$\text{อัตราส่วน} = \frac{\text{สินทรัพย์ลงทุน}}{\text{หนี้สินที่มีต่อผู้เอาประกันภัยทั้งหมด}}$$

อัตราส่วนที่เหมาะสมต้องไม่ต่ำกว่า 50% (กรณีของการประกันชีวิต ต้องไม่ต่ำกว่า 100)

## 6. วิเคราะห์ความสามารถในการหากำไรของบริษัท

### วัตถุประสงค์

เพื่อวัดผลการดำเนินงานของบริษัท ว่าประกอบธุรกิจมีกำไรหรือขาดทุน อย่างไร

### วิธีดำเนินการ

1. เปรียบเทียบอัตราส่วนค่าสินไหม  
=  $\frac{\text{ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นระหว่างปี}}{\text{เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้}}$

เพื่อหาเปอร์เซ็นต์ที่เหมาะสมของค่าสินไหมทดแทนของการประกันภัยแต่ละประเภท เช่น การประกันภัยรถยนต์ ไม่ควรเกิน 60%

2. เปรียบเทียบอัตราส่วนค่าใช้จ่าย  
=  $\frac{\text{ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน} + \text{ค่านายหน้า}}{\text{เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ}}$

อัตราส่วนที่เหมาะสม ไม่ควรเกิน 15%

3. เปรียบเทียบอัตราส่วนกำไร  
=  $\frac{\text{กำไรจากการรับประกันภัย}}{\text{เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ}}$

อัตราส่วนที่เหมาะสม ไม่ควรต่ำกว่า 5%

4. เปรียบเทียบผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น

$$= \frac{\text{กำไรสุทธิ}}{\text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}}$$

5. เปรียบเทียบกำไรต่อหุ้น

$$= \frac{\text{กำไรสุทธิ}}{\text{จำนวนหุ้น}}$$

6. เปรียบเทียบเพื่อหามูลค่าหุ้นตามบัญชี

$$= \frac{\text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}}{\text{จำนวนหุ้น}}$$

## 7. วิเคราะห์เงินกองทุน

### วัตถุประสงค์

เพื่อวัดฐานะความมั่นคงของบริษัทประกันภัยตามพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 และ พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2535 อาจทำได้โดยวิธีดังนี้

7.1 อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงของเงินกองทุน (Change in capital funds) เป็นการวิเคราะห์อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงเงินกองทุนของบริษัทในแต่ละปี ซึ่งจะต้องดูหลาย ๆ ปี ถ้าอัตราส่วนเพิ่มขึ้นทุกปีติดต่อกันแสดงว่าฐานะการเงินของบริษัทดีขึ้นในแต่ละปี หากอัตราส่วนมีแนวโน้มลดลงทุกปีแสดงว่าฐานะการเงินทรุดทุกปี ยิ่งถ้าลดลงในอัตราสูงตั้งแต่ 10% ขึ้นไป ติดต่อกัน 3 ปีขึ้นไป บริษัทนี้อาจล้มละลายได้ง่าย การเพิ่มขึ้นของเงินกองทุนของบริษัทถือว่าเป็นสิ่งที่ดี แต่หากเพิ่มในอัตราส่วนที่สูงเกินไปคือ ตั้งแต่ 50% ขึ้นไป แสดงว่าไม่ค่อยดีเช่นกัน ทั้งนี้เพราะการเพิ่มในอัตราสูงแสดงว่าในปีที่ผ่านมาบริษัทจะต้องมีปัญหาในเรื่องการเงิน และจะต้องมีการเรียกชำระหุ้นเพิ่มหรือมีการเพิ่มทุนก็ได้

7.2 อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงของทุนชำระแล้ว (Change in capital funds) พิจารณาถึงการเพิ่มขึ้นของทุนชำระแล้วว่าเป็นผลจากความต้องการขยายกิจการของบริษัท หรือเป็นผลจากความล้มเหลวในการดำเนินกิจการของปีก่อนๆ ที่ทำให้เงินกองทุนลดลง การทราบจำนวนทุนชำระแล้วทำให้สามารถวิเคราะห์เงินกองทุนที่เพิ่มขึ้นได้ง่ายขึ้น

7.3 อัตราส่วนเงินปันผลต่อทุนชำระแล้ว (Dividend to Paid up capital) ถ้ามีการจ่ายเงินปันผลแสดงให้เห็นว่า บริษัทประสบความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจ มีกำไรเหลือเพียงพอที่จะจ่ายคืนให้ผู้ถือหุ้นในรูปเงินปันผลได้

## 8. การวิเคราะห์ด้านการรับเสี่ยงภัยเอง

โดยวิเคราะห์อัตราส่วนต่างๆดังนี้

8.1 Kenney ratio หมายถึงอัตราส่วนที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเงินกองทุนว่าบริษัทรับเสี่ยงภัยเองมากเกินไปหรือไม่ เมื่อเปรียบเทียบกับเงินกองทุนของบริษัทที่มีอยู่ในปีนั้นๆ ถ้าเปอร์เซ็นต์สูงแสดงว่าบริษัทรับเสี่ยงภัยเองไว้สูง โดยปกติไม่ควรเกิน 400% หากเกิน 400% แสดงว่าบริษัทรับเสี่ยงภัยไว้เองสูงเกินฐานะของตน หากเกิดภัยร้ายใหญ่อาจกระทบกระเทือนฐานะของบริษัทได้

8.2 อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ หมายถึงการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อปีก่อน การพิจารณาต้องพิจารณาหลายปี หากเป็นบริษัทที่มีการขยายงานดีสม่ำเสมอ อัตราส่วนนี้จะต้องค่อยๆ เพิ่มขึ้นในทุกปี การลดต่ำลงในอัตราตั้งแต่ 10% หรือเพิ่มสูงมากในอัตราตั้งแต่ 30% ขึ้นไป เป็นสิ่งบ่งชี้ว่ามีการดำเนินกิจการที่ไม่ค่อยดีเกิดขึ้น และถือได้ว่าต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน

## 9. วิเคราะห์ด้านการประกันภัยต่อ

บริษัทที่ดีควรจะต้องมีเบี้ยประกันภัยสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรวมสูงกว่า 50% หรือเบี้ยประกันภัยจ่ายเพื่อการเอาประกันภัยต่อต่อเบี้ยประกันภัยรวมต่ำกว่า 50% แต่ทั้งนี้ควรจะต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ของ Kenney ratio การที่บริษัทมีเบี้ยประกันภัยสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรวมต่ำแสดงว่าบริษัทหวังพึ่งการประกันภัยต่อมากกว่าการใช้ความสามารถของบริษัทเอง หรืออาจจะมีลักษณะเป็นบริษัทนายหน้า หวังแต่ค่าบำเหน็จจากการประกันภัยต่อมากกว่าเป็นบริษัทประกันภัย

ซึ่งจากอัตราส่วนทางการเงินที่กล่าวมาข้างต้น พอที่จะเป็นแนวทางในการวิเคราะห์เพื่อเสริมสร้างระบบการเตือนภัยให้ได้ผลสมบูรณ์ในการวัดความมั่นคง ประสิทธิภาพ และการดำเนินธุรกิจของบริษัทประกันภัยได้อย่างถูกต้องหรือใกล้เคียงความจริง สามารถนำมาใช้ในการกำกับธุรกิจประกันภัยได้เป็นอย่างดี โดยอยู่บนหลักการที่ว่า ต้องทำการเปรียบเทียบอัตราส่วนทางการเงินของปีปัจจุบัน กับปีก่อนหลังไป 3-5 ปี จึงจะเกิดสัญญาณเตือนภัยที่ชัดเจน และถูกต้องยิ่งขึ้น

### บทที่ 3

#### ข้อมูลสำคัญของบริษัทประกันวินาศภัย

Mark R.Greene และ Frederick G. Crane กล่าวว่า ความเสี่ยงภัย (Risk) หมายถึง สิ่งไม่แน่นอนที่มีอยู่อันจะบังเกิดขึ้นโดยเหตุใดเหตุหนึ่ง<sup>9</sup> หรือมีความหมายว่าเป็นความไม่แน่นอนเกี่ยวกับความสูญเสียที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ไม่สามารถคาดได้ล่วงหน้าเกี่ยวกับการเกิดและขนาดของความสูญเสีย<sup>10</sup> (Risk means uncertainty about future or, in other words, the inability to predict the occurrence or size of loss)

Robert I. Mehr ให้ความหมายความเสี่ยงภัยว่า ความเสี่ยงภัย (Risk) หมายถึง ความไม่แน่นอนที่เกี่ยวข้องกับความสูญเสีย (Risk is uncertainty concerning loss) ตามความหมายนี้จะประกอบด้วยความหมาย 2 ความหมาย คือ ความไม่แน่นอน (uncertainty) และความสูญเสีย (loss) ซึ่งทั้งความไม่แน่นอนและความสูญเสียต่างก็มีความสำคัญต่อการประกันภัยมาก ดังนั้น ความเสี่ยงภัยจึงเป็นสิ่งที่ไม่แน่นอน ไม่ใช่ความสูญเสีย และเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดความสูญเสีย หรือ โอกาสที่ก่อให้เกิดความสูญเสีย (risk is uncertainty and not the loss, the cause of loss or the chance of loss)<sup>11</sup>

จากความหมายของความเสี่ยงภัย ตามที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น ย่อมแสดงให้เห็นว่า การที่บริษัทประกันวินาศภัยได้รับประกันภัยทรัพย์สินต่างๆไว้ นั้น อาจเกิดความเสียหายขึ้นมาเมื่อใดก็ได้ และจำนวนความเสียหายที่จะเกิดขึ้นก็ไม่มีผู้ใดสามารถคาดเดาได้ว่าเป็นจำนวนความเสียหาย, ความสูญเสียเท่าใด ดังนั้นหากบริษัทประกันวินาศภัยไม่ใช้ความระมัดระวังในการดำเนินธุรกิจให้มีความมั่นคง ย่อมก่อให้เกิดปัญหาต่อผู้อุปประกันภัย และต่อสังคมโดยรวมได้

ในบทนี้ผู้เขียนจะขอสรุปข้อมูลสำคัญๆ ของความสูญเสีย, ความเสียหาย ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบต่อธุรกิจประกันภัยทั้งในประเทศไทย และต่างประเทศ รวมทั้งข้อกำหนดต่างๆตามกฎหมายที่เกี่ยวกับบริษัทประกันวินาศภัยพอสังเขปดังนี้

---

<sup>9</sup> Mark R.Greene., Risk and Insurance , 2<sup>nd</sup> ed, ohio : South-Western Publishing Company. 1968, pp.2

<sup>10</sup> Frederick G. Crane, Insurance Principles and Practices, 2<sup>nd</sup> ed, New York : John Wiley & Sons, Inc. 1980, pp.4

<sup>11</sup> Robert I. Mehr, Fundamental of Insurance, Illinois : Richard D. Irwin. Inc., 1986, p.24



### 3.1 ความเสียหายรายใหญ่ในธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทย

ตลาดประกันภัยทรัพย์สิน ในระหว่างเดือนมกราคม – มิถุนายน 2545 มีเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงรวมทั้งสิ้น 5,584 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 2544 คิดเป็นร้อยละ 5.54 ในส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้นมียอดรวมทั้งสิ้น 1,994 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.10 ซึ่งก็จะเห็นได้ว่ามีอัตราการเพิ่มมากกว่าอัตราการเพิ่มของเบี้ยประกันภัย

สำหรับความเสียหายครั้งใหญ่ (มูลค่าความเสียหายเกิน 20 ล้านบาท) ของการประกันภัยทรัพย์สิน พ.ศ. 2544 – 2545 ณ มิถุนายน 2545 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

วันที่ เกิดเหตุ	ผู้เอาประกันภัย / ที่ตั้ง	ทุน ประกันภัย	ความเสียหาย	สาเหตุ	การใช้ สถานที่
03/01/45	บจก.บิกนิกพลาสติก / ออยุธยา	230.0	35.0	ระเบิด	รง.พลาสติก
27/01/45	บจก.ดีสโตน / สมุทรสาคร	129.6	29.5	ไฟไหม้	รง.ยางรถยนต์
02/03/45	บจก.บางกอกไฟน์วูด / ระยอง	301.7	25.1	ไฟไหม้	รง.เฟอร์นิเจอร์
17/03/45	บจก.มิตรเพชรเกษม / กทม.	642.9	37.3	ไฟไหม้	รง.กระดาษ
15/04/45	Panjapol Pulp / ออยุธยา	5,702.4	341.0	ไฟไหม้	รง.กระดาษ
16/01/44	บ.อติมส์อินเตอร์. / ขอนแก่น	275.7	23.6	ไฟไหม้	โรงอบใบยาสูบ
23/01/44	Union textile / สมุทรปราการ	8,643.8	97.5	ไฟไหม้	รง.ทอผ้า
28/01/44	ห้างชินเกิ้ล / กทม.	562.5	22.3	ไฟไหม้	ห้างสรรพสินค้า
17/02/44	Argo mats / ปราจีนบุรี	966.8	84.6	ไฟไหม้	รง.ไม้อัด
18/02/44	บจก.เคซีอี / ออยุธยา	2,276.9	59.3	ไฟไหม้	รง.อิเล็กทรอนิกส์
22/02/44	บจก.เลิศพัฒนกิจ / กทม.	34.5	21.4	ไฟไหม้	โกดัง
05/03/44	บจก.ปิติชีพูดส์	1,403.5	91.2	ปนเปื้อน	ห้องเย็น
07/03/44	Jotun Thailand / ชลบุรี	1,441.2	20.0	ไฟลัดวงจร	รง.ผลิตภัณฑ์
09/03/44	บจก.ซี.เอ็น.เคป็นทอ / นครปฐม	58.0	51.5	ไฟไหม้	รง.ทอผ้า
19/06/44	อินเตอร์คอม / สมุทรปราการ	199.9	20.7	ไฟไหม้	รง.เฟอร์นิเจอร์
20/06/44	แฟนชีวูด / สมุทรปราการ	506.3	40.5	ไฟไหม้	รง.เฟอร์นิเจอร์
29/06/44	บจก.ปลาซ่า 88 / กทม.	550.0	48.9	ไฟไหม้	สถานบันเทิง
05/07/44	ลำเพ็ง / กทม.	111.1	28.8	ไฟไหม้	ร้านค้า
07/07/44	Wongpaitoon	1,513.7	552.5	ไฟไหม้	รง.ผลิตรองเท้า
10/07/44	Rojana Power / ออยุธยา	2,258.9	21.8	เครื่องจักรหยุดชะงัก	โรงไฟฟ้า
18/07/44	สนพ.ไทยพัฒนาพาณิชย์ / กทม.	460.6	90.1	ไฟไหม้	โรงพิมพ์
06/08/44	ยางยืนยอง / สมุทรปราการ	67.9	26.7	ไฟไหม้	รง.ยาง
12/08/44	บมจ.สหโมเสค / สระบุรี	987.6	27.0	เตาระเบิด	รง.ผลิตกระเบื้อง

หน่วย : ล้านบาท

วันที่ เกิดเหตุ	ผู้เอาประกันภัย / ที่ตั้ง	ทุน ประกันภัย	ความเสียหาย	สาเหตุ	การใช้สถานที่
9-20/8/44	พายุอุซางิ / ภาคเหนือ, อีสาน	30,399.3	192.9	น้ำท่วม	-
24/08/44	C.S.J.Textile / นครปฐม	72.0	32.4	ไฟไหม้	รง.ทอผ้า
11/09/44	Rojana Power / ออยุธยา	2,258.9	45.6	เครื่องจักรหยุดชะงัก	โรงไฟฟ้า
18/09/44	บจก.ดีสโตน / นครปฐม	534.0	76.5	ไฟไหม้	รง.ยางรถยนต์
22/09/44	Thai Industrial Gases / ระยอง	7,649.3	55.0	ไฟลัดวงจร	รง.แก๊ส
23/10/44	บจก.แชรริสเตอร์ / ปราจีนบุรี	81.0	25.6	ไฟไหม้	โกดัง
29/11/44	อินเตอร์แปซิฟิก / ฉะเชิงเทรา	75.7	25.7	ไฟไหม้	ห้องเย็น
01/12/44	ศรีเจริญการยาง / นครศรีธรรมราช	836.6	60.2	ไฟไหม้	รง.ผลิตยาง
09/12/44	Mr.Rung Kitkoew	20.0	20.0	ไฟไหม้	ผ้า

ที่มา : บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน)

### 3.2 ผลกระทบของ “ 9 – 11 “ ต่อธุรกิจประกันภัย<sup>12</sup>

เป็นที่ทราบกันดีแล้วว่าเหตุการณ์ วันที่ 11 กันยายน 2544 ได้เกิดโศกนาฏกรรมขึ้นในสหรัฐอเมริกา ซึ่งส่งผลกระทบอย่างมากต่อวงการธุรกิจประกันภัยทั้งในและต่างประเทศ โดยผลกระทบนี้เกิดขึ้นโดยตรงต่อบริษัทประกันภัยในต่างประเทศ และได้ส่งผลกระทบโดยอ้อมต่อธุรกิจประกันภัยในบ้านเราเช่นกัน

ซึ่งเป็นความสูญเสีย, เสียหายที่เกิดกับการประกันภัยทรัพย์สิน, การประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก, การประกันภัยอากาศยาน, ประกันชีวิต, การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล รวมไปถึงการประกันภัยเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ ด้วย จากการศึกษาที่บริษัทประกันภัยต่อหลายรายต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นเงินจำนวนมหาศาล ส่งผลให้ต้องรีบดำเนินการในการกำหนดกลยุทธ์เพื่อที่จะทำให้ธุรกิจฟื้นตัวได้โดยเร็ว หรือในบางรายต้องมีการปิดตัวลงเนื่องจากไม่สามารถดำเนินการธุรกิจประกันภัยต่อต่อไปได้อีก

<sup>12</sup> “ 9 – 11 “ หมายถึงเหตุการณ์ September 11 2001 ซึ่งได้แปลและเรียบเรียงจากบทบรรยายของ Mr.Leighton D. Fowles บริษัทไทยประกันภัยต่อ (Thailand Reinsurance Broker) ที่ได้บรรยายไว้ในงานสัมมนาวิชาการเรื่อง “ ผลกระทบธุรกิจประกันภัยต่อของบริษัทประกันภัยไทย ภายหลังจากเหตุการณ์ 11 กันยายน 2544 “ ที่โรงแรมพลาซ่าแอทธินี กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2545

จากตัวเลขค่าสินไหมทดแทนที่เป็นจำนวนมากมายรอกการชดใช้หนี้ ทำให้ผลกำไรที่เคยได้รับต้องลดน้อยลง หรือสูญหายไปเลย ยิ่งส่งผลกระทบต่อบริษัทประกันภัยต้องทำการปรับราคาของการประกันภัยต่อขึ้น เพื่อให้ผลตอบแทนของเงินกองทุนดีขึ้น รวมทั้งต้องมีการประเมินภัย, ความเสี่ยงภัยให้ถูกต้องแม่นยำมากขึ้น

จากผลกระทบที่เกิดกับบริษัทประกันภัยต่อในต่างประเทศตามข้างต้น ทำให้ส่งผลกระทบต่อหลายประการต่อประเทศไทยด้วยเช่นกัน อาทิ

1) บริษัทประกันภัยต้องทำการเพิ่มส่วนต่างของกำไรให้มากเพียงพอกับค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นที่ บริษัทจะต้องซื้อความคุ้มครองเช่นกัน ;ตั้งแต่ปี 2541 ประเทศไทยได้เริ่มมีนโยบายเก็บเบี้ยประกันภัยไว้ในประเทศให้มากขึ้น ทำให้รายได้ที่บริษัทประกันภัยต่อในต่างประเทศได้รับลดลง ทำให้บริษัทประกันภัยในประเทศได้รับค่าคอมมิชชั่นจากการเอาประกันภัยต่อทั้งแบบสัญญา (Treaty) และเฉพาะราย (Facultative) ลดลงไปด้วย ในขณะที่เดียวกันต้นทุนของการซื้อประกันภัยต่อแบบ Excess of Loss ก็สูงขึ้นด้วย

2) จำกัดความคุ้มครองให้เป็นไปตามความคุ้มครองมาตรฐาน และเก็บเบี้ยประกันภัยเพิ่มสำหรับภัยขยายต่างๆ ;ซึ่งผลกระทบหลักๆเกิดกับการประกันความเสี่ยงภัยทุกชนิด (IAR Policies) ซึ่งขยายความคุ้มครองถึงภัยเครื่องจักรหยุดชะงัก (Machinery Breakdown) และรวมถึงภัยขยายอื่นๆที่เดิมได้มีการขยายโดยไม่มีการเก็บเบี้ยประกันภัยเพิ่ม

3) ปรับอัตราเบี้ยประกันภัยพื้นฐานเท่าที่จะเป็นไปได้ ;บริษัทประกันภัยต่อได้มีการควบคุมอัตราเบี้ยประกันภัยพื้นฐานในประกันภัยประเภทที่บริษัทประกันภัยยังต้องพึ่งพาด้านความรู้, ความชำนาญจากบริษัทประกันภัยต่อ เช่น การประกันภัยน้ำมันหรือพวกปิโตรเคมี, การประกันภัยอากาศยาน, การประกันภัยตัวเรือ รวมไปถึงงานที่บริษัทประกันภัยต้องพึ่งพาบริษัทประกันภัยต่อในกรณีการเอาประกันภัยต่อเฉพาะราย

4) ควบคุมการสะสมของภัย (Accumulations) ;บริษัทประกันภัยต่อได้มีการควบคุมสัญญาประกันภัยต่อ (Treaty) และงานรับประกันภัยต่อ (Inward) ของบริษัทประกันภัยโดยใช้เงื่อนไข Co-insurance (กรณีที่มีบริษัทประกันภัยมากกว่า 1 บริษัทรับประกันภัยในทรัพย์สินเดียวกัน บริษัทประกันภัยเหล่านั้นก็จะโดนจำกัดปริมาณการนำงานเข้า Treaty ได้น้อยลง เช่น บริษัทประกันภัย ก เดิมมีความสามารถที่จะนำงานเข้าสัญญาประกันภัยต่อได้ 500 ล้านบาท แต่หากบริษัทประกันภัย ก ไม่ได้เป็นผู้รับประกันภัยในทรัพย์สินนั้นบริษัทเดียว ความสามารถที่บริษัทประกันภัย ก จะนำงานเข้าสัญญาประกันภัยต่อได้นั้นจะลดน้อยลงจาก 500 ล้านบาท)

ซึ่งจากผลกระทบดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นยิ่งทำให้เกิดการทำประกันภัยต่อในประเทศมากขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงอัตราเบี้ยประกันภัยที่สูงและความคุ้มครองที่ค่อนข้างเคร่งครัดที่จะได้รับจากบริษัทประกันภัยต่อต่างประเทศ ซึ่งก็ยิ่งเป็นการเพิ่มความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นในประเทศเนื่องจากไม่

ได้มีการกระจายภัยที่ดี ดังนั้นสมควรอย่างยิ่งที่จะได้มีการพิจารณาถึงความมั่นคงของบริษัทประกันภัยที่ดำเนินธุรกิจในประเทศไทยอยู่ในขณะนี้

### 3.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันวินาศภัย

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยมีความสำคัญควบคู่ไปกับธุรกิจประกันวินาศภัย ทั้งนี้เพราะการประกันภัยนอกจากจะเป็นธุรกิจแล้ว ยังมีส่วนช่วยเหลือสังคมในการให้ความคุ้มครองการเสี่ยงภัยแก่ทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัยด้วย

กฎหมายสำคัญที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันวินาศภัยประกอบด้วย

- ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
- พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535
- พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

#### 3.3.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีที่มาจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ว่าด้วยประกันภัย ซึ่งได้กล่าวถึงการประกันวินาศภัยไว้ว่า เป็นสัญญาชนิดที่ค่าเสียหายตามจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงๆ แต่ไม่เกินกว่าจำนวนที่ตกลงกันและกำหนดไว้

#### 3.3.2 พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535

แต่เดิมธุรกิจประกันวินาศภัยได้อาศัยบทบัญญัติ ของพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 ซึ่งใช้บังคับมาเป็นเวลากว่า 20 ปี บทบัญญัติหลายมาตราไม่เหมาะสมกับกาลสมัย จึงได้มีการปรับปรุงให้เหมาะสมและทันต่อสภาวะการณ์ของธุรกิจในปัจจุบัน

พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มีผลบังคับใช้เป็นกฎหมาย ตั้งแต่วันที่ 11 เมษายน 2535 โดยสาระสำคัญของพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 จะเป็นเรื่องเกี่ยวกับ

#### - หุ่น ผู้ถือหุ่น และกรรมการ

โดยหุ่นของบริษัทจะต้องเป็นหุ่นสามัญ ระบุชื่อผู้ถือ มูลค่าของหุ่นไม่เกินหุ่นละ 100 บาท และบริษัทจะต้องมีจำนวนหุ่นที่บุคคลผู้มีสัญชาติไทยถืออยู่ไม่ต่ำกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนหุ่นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด และต้องมีกรรมการเป็นบุคคลผู้มีสัญชาติไทยถืออยู่ไม่ต่ำกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด เพื่อป้องกันไม่ให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามามีส่วนเป็นเจ้าของบริษัทประกันภัยมากเกินไปจนสมควร

- การดำรงเงินกองทุน

บริษัทต้องดำรงไว้ซึ่งเงินกองทุนตลอดเวลาที่ประกอบธุรกิจเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของเบี้ยประกันภัยสุทธิที่ได้รับทั้งหมด สำหรับปีปฏิทินที่ล่วงแล้ว แต่ทั้งนี้ต้องไม่ต่ำกว่า 30 ล้านบาท

- ข้อห้ามเกี่ยวกับการกระทำต่าง ๆ ของบริษัทประกันวินาศภัย มีดังนี้

1. การประกอบธุรกิจ ให้แยกการประกอบธุรกิจประกันชีวิตและประกันวินาศภัยออกจากกัน เหตุผลเพราะว่าหากธุรกิจทั้ง 2 ประเภทมารวมอยู่ในบริษัทเดียวกันจะมีผลกระทบต่อระบบการเงินภายในของบริษัท ผลเสียหายจะตกอยู่กับผู้เอาประกันภัย
2. ห้ามบริษัทรับประกันวินาศภัยเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการประกันภัยต่อโดยมีผลบังคับพร้อมกับการประกันวินาศภัยนั้นๆ มิให้นำจำนวนเงินประกันภัยต่อเข้าอยู่ในจำนวนที่กำหนดดังกล่าว

### 3.3.3 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

เหตุผลและนโยบายที่ตราพระราชบัญญัติฉบับนี้ จากหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติกล่าวไว้ว่า “เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหาย ก็ต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหาย และได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทัน่วงที”

**ประเภทและชนิดของรถที่ต้องทำประกันภัย** รถทุกคันที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก ซึ่งได้แก่ รถยนต์ทุกชนิดและทุกประเภท รถพ่วง รถจักรยานยนต์หรือรถมอเตอร์ไซด์ รถสามล้อเครื่อง รถอีแต๋น รถแทรกเตอร์ รถบดถนน ต้องทำประกันภัย

**รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ได้แก่**

1. รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี รัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์
2. รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

3. รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น รวมทั้งรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร
4. รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

### **บุคคลที่ได้รับความคุ้มครอง**

บุคคลที่ได้รับความคุ้มครอง คือผู้ที่ประสบภัยได้รับการบาดเจ็บหรือถึงแก่ชีวิตจากรถ

นอกจากกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องดังกล่าวแล้ว ยังมีกฎหมายอื่น ที่เกี่ยวข้องอีก ได้แก่

1. พระราชบัญญัติลักษณะเข้าหุ้นส่วนและบริษัท ร.ศ. 130 (พ.ศ. 2454)
2. พระราชกฤษฎีกาให้ใช้บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 พ.ศ. 2467
3. พระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พ.ศ. 2471
4. ประกาศผู้แทนเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ลงวันที่ 16 สิงหาคม 2472
5. ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 5 ลงวันที่ 26 มกราคม 2515 พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

## บทที่ 4

### การจัดลำดับความมั่นคงของธุรกิจประกันภัย

มีหลายสถาบันที่ทำหน้าที่โดยตรง ในเรื่องของการจัดลำดับความมั่นคง ของบริษัทประกันภัยรวมทั้งมีบางสถาบันที่ให้ความสนใจในเรื่องนี้ ในที่นี้จะขอกล่าวถึง 3 สถาบันที่มีบทบาทสำคัญในเรื่องการตรวจสอบความมั่นคงของบริษัทประกันภัย

#### 4.1 กรมการประกันภัย

กรอบนโยบายในการดำเนินงานของกรมประกันภัย ปี 2545<sup>13</sup> ที่เกี่ยวกับการกำกับตรวจสอบบริษัทประกันภัยในด้านความมั่นคง มี 3 เรื่องสำคัญ ดังนี้

1. การกำกับ ตรวจสอบ ฐานะการเงินและสภาพคล่องของบริษัทประกันภัย
2. การสร้างมาตรฐานการให้บริการจ่ายเงินผลประโยชน์ / การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน
3. การจัดลำดับความมั่นคงทางการเงินและคุณภาพการให้บริการของบริษัทประกันภัย

#### 1. การกำกับ ตรวจสอบ ฐานะการเงินและสภาพคล่องของบริษัทประกันภัย

ธุรกิจประกันภัย ทั้งการประกันชีวิตและการประกันวินาศภัย เป็นธุรกิจที่มีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เพราะเป็นสถาบันที่ช่วยเสริมสร้างหลักประกันความมั่นคง และช่วยบรรเทาความเดือดร้อนเสียหายทางการเงินจากความเสียหายต่างๆให้กับบุคคล ครอบครัว และองค์กรธุรกิจการค้าการลงทุนอื่นๆ ทุกสาขา รวมทั้งยังเป็นเครื่องมือที่สำคัญและมีประสิทธิภาพในการช่วยแบ่งเบาภาระของรัฐบาลในด้านสวัสดิการและการสงเคราะห์ประชาชนผู้ประสบภัยและโดยเฉพาะธุรกิจประกันชีวิตยังเป็นสถาบันระดมเงินออมที่มีวินัย เป็นการระดมเงินออมจากภาคครัวเรือนภายในประเทศที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมของประเทศได้อย่างยั่งยืนด้วย

โดยที่ลักษณะของธุรกิจประกันชีวิต / ธุรกิจประกันวินาศภัย เป็นสถาบันรับเสี่ยงภัย และนับเนื่องเป็นสถาบันการเงินประเภทหนึ่ง ดังนั้น การที่บริษัทประกันชีวิต บริษัทประกัน

<sup>13</sup> 23 ปี กรมการประกันภัย, กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์

วินาศภัยจะต้องมีฐานะการเงินที่มั่นคง มีสภาพคล่องที่ดี สามารถที่จะชดใช้เงินผลประโยชน์ / หรือค่าสินไหมทดแทน หรือหนี้สินตามภาระผูกพันของสัญญาประกันภัยให้กับผู้เอาประกันภัย ผู้รับประโยชน์ หรือบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเดือดร้อนเสียหายซึ่งมีสิทธิประโยชน์ตามสัญญา ประกันภัย ตลอดจนให้เจ้าหน้าที่ต่างๆ ได้อย่างรวดเร็ว ครบถ้วน และตลอดเวลา จึงเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งในการที่จะทำให้ประชาชนเกิดความเชื่อถือศรัทธาต่อธุรกิจประกันภัยโดยส่วนรวม ดังนั้น การกำกับดูแลความมั่นคงทางการเงินและสภาพคล่อง จึงเป็นสิ่งที่กระทรวงพาณิชย์ และกรมการประกันภัย ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก โดยมีแนวนโยบายในการดำเนินการคือ

- ตรวจสอบใกล้ชิด ติดตามตักเตือนให้ปรับปรุงแก้ไขฐานะการเงิน และสภาพคล่อง ให้เป็นไปตามมาตรฐาน เพื่อให้ทุกบริษัทประกันภัยดำรงเงินกองทุนครบถ้วนตามกฎหมายและดำรงสภาพคล่องเต็ม 100%

ทั้งนี้กรมฯจะเข้มงวดมากขึ้นกับบริษัทที่ได้มีการให้ข้อแนะนำหรือตักเตือนให้มีการปรับปรุงแก้ไขฐานะการเงินหรือสภาพคล่องแล้วแต่ยังไม่ปฏิบัติตามหรือฝ่าฝืน โดยจะลงโทษตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด จริงจัง การตรวจสอบใกล้ชิดก็เพื่อเป็นการจัดระเบียบธุรกิจ เพื่อ :

- ให้บริษัทมีฐานะการเงินเข้มแข็งมั่นคงมีสภาพคล่องที่ดี มีสินทรัพย์สภาพคล่อง / เงินสำรองประกันภัยเพียงพอกับภาระรับผิดชอบ / มีการลงทุนถูกต้อง ฯลฯ ซึ่งจะส่งผลให้สามารถทำหน้าที่เป็นสถาบันรับเสี่ยงภัยและระดมเงินออม ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- เพื่อให้มีขีดความสามารถ และมีศักยภาพพร้อมรับการแข่งขันจากต่างประเทศ
- เพื่อให้ธุรกิจ เป็นที่ยอมรับ เชื่อถือได้ไว้วางใจของประชาชนมากขึ้น

ในเรื่องของฐานะทางการเงินและสภาพคล่องของบริษัทประกันภัยนั้น นอกจากจะติดตามตรวจสอบให้บริษัท ดำรงฐานะการเงินและสภาพคล่องให้ถูกต้องตามกฎหมายแล้ว ในอีกด้านหนึ่งจะเน้นในเรื่องของการปรับปรุงขนาดและฐานะการเงินของบริษัทฯ ให้มีขนาดใหญ่ขึ้น ให้มีความเข้มแข็งมั่นคงมากขึ้นกว่าในปัจจุบันด้วย ทั้งนี้เนื่องจากเมื่อพิจารณาขนาดหรือฐานะการเงินของบริษัทฯ จากองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ประการ คือ เบี้ยประกันภัยรับ สินทรัพย์รวม และเงินกองทุน พบว่าบริษัทมีขนาดที่แตกต่างกันมากและส่วนใหญ่เป็นบริษัทขนาดเล็ก ซึ่งมีผลกระทบและเป็นอุปสรรคอย่างมากต่อการพัฒนาขีดความสามารถในการดำเนินการและการแข่งขัน กล่าวคือเมื่อบริษัทมีขนาดเล็กก็จะมี เบี้ยประกันภัยรับน้อย ซึ่งก็หมายถึงมีรายได้ต่ำ การใช้จ่ายเพื่อลงทุนพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการดำเนินการก็ไม่อาจทำได้เท่ากับบริษัทที่มีเบี้ยประกันภัยรับสูง รวมทั้งธุรกิจจะเกิดความเสี่ยงภัยสูง เพราะมีการกระจายภัยน้อยกว่า ส่วนการมี *สินทรัพย์รวมต่ำ* ทำให้มีเงินที่นำไปลงทุนได้มีจำนวนน้อย รายได้จากการลงทุนมีน้อย ไม่มีเงินเพียงพอเพื่อการพัฒนาศักยภาพ และการมี เงินกองทุนน้อย ก็จะทำให้ขีดความสามารถในการ



เก็บรับความเสี่ยงภัยไว้เอง (retention) มีน้อย ส่งผลให้มีขีดจำกัดในการรับความเสี่ยงภัยและมีโอกาสเลือกภัยที่ดีๆ น้อยกว่า (เช่น การรับความเสี่ยงภัยของธุรกิจหรือกิจการขนาดใหญ่ หรือรัฐวิสาหกิจ ซึ่งจะมีระบบความปลอดภัย / การป้องกันภัยไว้ก่อนที่ดีมีคุณภาพกว่าธุรกิจขนาดเล็กๆ) การที่บริษัทมีขนาดเล็กจึงส่งผลเป็นวงจรต่อองค์ประกอบหรือนัยหนึ่งฐานะการเงินของบริษัทตามที่กล่าวข้างต้น และหากบริษัทมีปัญหาเงินกองทุนต่ำมากหรือถึงขั้นขาดเงินกองทุนก็แสดงว่าความมั่นคงทางการเงินของบริษัทนั้นๆ มีปัญหา ส่งผลต่อระดับความเชื่อถือของผู้เอาประกันภัย มีผลกระทบถึงการขยายธุรกิจและเป็นวงจรกระทบถึงรายได้จากเบี้ยประกันภัยรับและสินทรัพย์รวมที่จะนำไปลงทุน ในที่สุดจะกระทบถึงความสามารถในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนไปด้วย

การที่บริษัทโดยส่วนใหญ่เป็นบริษัทขนาดเล็กนี้ ส่งผลทำให้ไม่มีความได้เปรียบจากผลของการประหยัดจากขนาดของกิจการ (economy of scale) ทั้งในด้านค่าใช้จ่ายเพื่อให้ได้มาซึ่งธุรกิจใหม่ ค่าออกกรมธรรม์ฯ ค่าส่งเสริมการขาย และในด้านค่าใช้จ่ายในการบริหารการลงทุน ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อความได้เปรียบในการแข่งขันและฐานะความมั่นคงทางการเงิน นอกจากนี้ ขนาดที่แตกต่างกันอย่างมากของบริษัทยังส่งผลทำให้มาตรการส่งเสริมพัฒนาของภาครัฐมีขีดจำกัดไม่สามารถกระทำได้ดีตามที่ตามไปด้วย ทั้งนี้เพราะบริษัทที่มีฐานะการเงินไม่เข้มแข็งมั่นคงหรือบริษัทขนาดเล็กจะไม่สามารถดำเนินการตามนโยบายหรือมาตรการได้

การที่บริษัทประกันภัยของไทยมีขนาดที่เล็กและเกิดปัญหาตามที่กล่าวข้างต้นนั้น ส่วนหนึ่งอาจมีสาเหตุหรือเนื่องมาจากกฎหมายในปัจจุบันไม่เอื้ออำนวยด้วย โดยเฉพาะในเรื่องเงินกองทุนของบริษัทฯ ซึ่งจำนวนที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติประกันชีวิต 2535 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย 2535 ยังอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำมากเมื่อเปรียบเทียบกับสภาพการณ์ทางเศรษฐกิจปัจจุบันและขาดความยืดหยุ่นไม่สามารถกำหนดให้สูงขึ้นได้

จากสภาพปัญหาดังกล่าวประกอบข้อเท็จจริงที่ว่าธุรกิจประกันภัยจัดเป็นสถาบันการเงินประเภทหนึ่ง และเป็นธุรกิจบริการที่ต้องพัฒนาไปตามการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีซึ่งต้องมีสินค้าใหม่ๆ เพื่อรองรับความเสี่ยงภัยใหม่ๆ รวมทั้งยังมีลักษณะเป็นธุรกิจระหว่างประเทศโดยพิจารณาได้ทั้งจากลักษณะของตัวสินค้าและการดำเนินงาน (พิจารณาได้จากการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง, การประกันภัยอากาศยาน และการประกันภัยต่อ (Reinsurance) ดังนั้นโดยลักษณะของธุรกิจฯ จึงจำเป็นต้องเป็นบริษัทขนาดใหญ่ มีเงินทุนสูง จึงจะมี "economy of scale" และมีขีดความสามารถในการแข่งขัน และเป็นที่ยอมรับของประชาชน ดังนั้น การเพิ่มศักยภาพและความมั่นคงเข้มแข็งทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้มีขีดความ

สามารถในการดำเนินการสูงขึ้น จึงเป็นสิ่งที่กรมมุ่งเน้นดำเนินการ โดยจะดำเนินการใน 2 แนวทางคือ :

- สนับสนุนให้บริษัทประกันภัยมีฐานะการเงินที่เข้มแข็งมั่นคง มีขนาดที่ใหญ่ขึ้น ใกล้เคียงกันมากขึ้น และให้เกิด Economy of Scale โดยส่งเสริมให้บริษัทฯควรรวมกิจการเข้าด้วยกัน (Merger) โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างบริษัทของคนไทยด้วยกันเอง หรือร่วมทุนกับบริษัทประกันภัยต่างประเทศ

- แก้ไข พ.ร.บ. ประกันชีวิต / ประกันวินาศภัย 2535 ให้สามารถกำหนดขนาดของบริษัทหรือเงินกองทุนของบริษัทให้สูงขึ้นตามความเหมาะสม (บริษัทประกันวินาศภัย 300 ล้านบาท บริษัทประกันชีวิต 500 ล้านบาท) และกำหนดระยะเวลาให้ปฏิบัติ

## 2. ด้านมาตรฐานการให้บริการชดใช้เงินผลประโยชน์ / ค่าสินไหมทดแทน

หน้าที่พื้นฐานประการแรกสุด ที่เป็นหัวใจของบริษัทประกันชีวิต / บริษัทประกันวินาศภัยเมื่อมีเหตุการณ์หรือเหตุวินาศภัยตามสัญญาเกิดขึ้น ก็คือ การให้บริการจ่ายจำนวนเงินผลประโยชน์ หรือชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ที่รวดเร็ว ถูกต้อง ครบถ้วน ให้กับผู้อุปประกันภัย ผู้รับประโยชน์ หรือบุคคลภายนอกผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนเสียหายซึ่งได้รับความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัย เหตุที่ถือว่าเป็นหน้าที่พื้นฐานประการแรกสุดก็เพราะบริษัทฯ เป็นผู้ให้ “คำมั่นสัญญา” ดังกล่าวไว้กับผู้อุปประกันภัยและสิ่งนี้คือ “สินค้า” ของบริษัทประกันชีวิต / ประกันวินาศภัยนั่นเอง

การปรับปรุงคุณภาพการให้บริการและการบริหารจัดการ เพื่อสร้างองค์กรให้เป็นที่ยอมรับเชื่อถือของประชาชน จึงเป็นสิ่งสำคัญยิ่งของบริษัทประกันภัยทุกบริษัท เนื่องจาก

**ประการแรก** ธุรกิจประกันภัยเป็นธุรกิจที่ให้บริการแก่ “ประชาชน” ถ้าต้องการที่จะประสบความสำเร็จในธุรกิจนี้ บริษัทก็จะต้องมีวิสัยทัศน์ มีเป้าหมายองค์กร และโดยเฉพาะอย่างยิ่งมีบุคลากรที่เหมาะสม มีคุณภาพทั้งด้านความรู้ความสามารถและมาตรฐานจรรยาบรรณที่ดี ที่จะร่วมกันสร้างสรรค์คุณลักษณะของธุรกิจดังกล่าวให้เกิดขึ้น

**ประการที่สอง** ความก้าวหน้าของเทคโนโลยี โดยเฉพาะเทคโนโลยีข้อมูลข่าวสารมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วมาก รวมทั้งคู่แข่งกันทั้งหลายในตลาดก็มีการปรับปรุงคุณภาพประสิทธิภาพการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องด้วย การที่จะแข่งขันได้จึง ต้องริเริ่มลงมือก่อนอย่างสร้างสรรค์ ในลักษณะ “Proactive” เพื่อสร้างกระบวนการที่จะก่อให้เกิดผลเป็นการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการและการดำเนินงานในทุกๆระบบอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา

ปัจจัยสำคัญที่จะทำให้สามารถบรรลุเป้าหมายการปรับปรุงด้านคุณภาพได้ จะต้องมีการดำเนินการดังนี้ คือ (1) ต้องมีการบริหารจัดการที่สนับสนุนกระบวนการปรับปรุงคุณภาพ

(2) บุคลากรทุกคนในองค์กรต้องเข้ามีส่วนร่วมในกระบวนการ และ (3) ต้องมีการพัฒนา ฝึกอบรม พนักงานทั้งหมดให้เข้าใจเกี่ยวกับหลักการของการปรับปรุงคุณภาพอย่างทั่วด้านในทุกกระบวนการ ผนวกด้วยการกระตุ้นเร่งรัดการดำเนินงานและเร่งรัดโครงการฝึกอบรมต่าง ๆ

ทั้งนี้ จากปัญหาการร้องเรียนกรณีพิพาทการจ่ายเงินผลประโยชน์ตามสัญญาประกันชีวิตหรือการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของการประกันวินาศภัย ที่ได้ร้องเรียนเข้ามามายังกรมการประกันภัย สิ่งที่ยังเป็นข้อสรุปก็คือ ธุรกิจประกันภัยของเรายังมีปัญหาคูณภาพการให้บริการ แม้ว่าปัญหาการร้องเรียนฯ จะมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับจำนวนกรมธรรม์ประกันภัยทั้งระบบหรือทั้งหมดที่มีผลบังคับอยู่ แต่ปัญหาดังกล่าวก็เป็นสิ่งที่ไว้มากต่อความรู้สึกและก่อให้เกิดทัศนคติในแง่ลบของประชาชนต่อธุรกิจประกันภัยโดยส่วนรวม

ดังนั้น ทั้งจากภาระหน้าที่ที่จะต้องคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของประชาชนหรือผู้บริโภค บริการประกันภัย และเพื่อส่งเสริมพัฒนาธุรกิจประกันภัยของประเทศ กระทรวงพาณิชย์ และกรมฯ จึงถือเป็นภารกิจที่สำคัญที่จะต้องเข้าไปผลักดัน โดยการร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับสมาคมประกันชีวิตไทย สมาคมประกันวินาศภัย และบริษัทประกันภัยทุกบริษัท เพื่อสร้างการยอมรับและยกระดับความเชื่อถือของประชาชนต่อธุรกิจ และเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับบริษัทประกันภัยต่างประเทศในอนาคตด้วย โดยแนวทางนโยบายในเรื่องนี้ คือ

- ต้องเร่งสร้างมาตรฐานที่ดีและเป็นที่ยอมรับในเรื่องของการให้บริการจ่ายจำนวนเงินผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัย / หรือชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ให้เกิดขึ้นโดยเร็ว

สำหรับแนวทางมาตรการที่จะเร่งดำเนินการในเรื่องนี้ ที่สำคัญๆ มีดังนี้ คือ

- การกำหนดระยะเวลาที่แน่นอนในการจ่ายชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันวินาศภัย โดยจะเร่งผลักดันให้มีการกำหนดระยะเวลาที่แน่นอนในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ในแต่ละประเภทการประกันวินาศภัย เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยหรือประชาชนผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนเสียหายในเหตุวินาศภัย ได้รับการบริการที่ รวดเร็ว มีมาตรฐาน (สำหรับในส่วนของการประกันชีวิตนั้นการกำหนดระยะเวลาที่แน่นอนในการจ่ายเงินผลประโยชน์ตามสัญญาประกันชีวิตได้กำหนดไว้แล้ว โดยคำสั่งนายทะเบียนที่ 13/2541 มีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2541 เป็นต้นมา)

- การกำหนดมาตรการ ขั้นตอน กระบวนการในการพัฒนาบุคลากร หรือพนักงานของบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการจ่ายเงินผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัย / การจัดการตกลงหรือการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้มีคุณภาพความรู้และมีจรรยาบรรณที่ดีในการให้บริการตามมาตรฐานสากล

- การสนับสนุนผลักดันให้ภาคธุรกิจ มี กรอบปฏิบัติในการประกอบธุรกิจที่ดี (Code of Best Practice) ที่ครอบคลุมถึงพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการเจรจาตกลง / การชดใช้เงินหรือ / จ่ายค่าสินไหมทดแทน ขึ้นมาบังคับใช้ และ

- การเผยแพร่สถิติเรื่องร้องเรียนการให้บริการจ่ายเงินผลประโยชน์ / การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทฯ & การประกาศเกียรติคุณบริษัท ที่จ่ายเงินผลประโยชน์ / ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้อย่างรวดเร็วถูกต้อง ครบถ้วน ให้สาธารณชนทราบ เพื่อประกอบการตัดสินใจเลือกใช้บริการกับบริษัทฯ เป็นต้น

### 3. การจัดลำดับความมั่นคงทางการเงินและคุณภาพการให้บริการของบริษัทประกันภัย

การจัดลำดับหรือการให้ Rating Credit บริษัทประกันภัย เป็นอีกเรื่องหนึ่งที่กรมฯและสมาคมภาคธุรกิจ ช่วยกันผลักดันให้เกิดขึ้นในวงการธุรกิจประกันภัยของประเทศไทย ทั้งนี้ เพื่อเป็นมาตรการผลักดันให้มีการแข่งขันกันในเรื่องคุณภาพของบริษัทประกันภัย โดยให้ช่วยกันพิจารณาสร้างเกณฑ์มาตรฐานหรือตัวชี้วัด ว่าควรประกอบด้วยปัจจัยอะไรบ้าง ที่จะแสดงให้เห็นว่าบริษัทนั้นมีคุณภาพที่ดี ทั้งในเชิงของความมั่นคงทางการเงินและคุณภาพประสิทธิภาพที่ดีในการให้บริการ โดยแนวทางที่ให้ไว้ เช่น ในเรื่องของ :

- (1) การดำรงเงินกองทุนและสภาพคล่องตามเกณฑ์ที่กำหนด
- (2) การส่งรายงานต่าง ๆ ที่จะต้องจัดส่งให้กรมฯ ตามที่กฎหมายกำหนด ได้ครบถ้วนถูกต้อง และภายในระยะเวลาที่กำหนด และ
- (3) การไม่เคยติดค้างหรือส่งเงินเข้าสมทบกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จากรถภายในเวลาที่กำหนด

ในการดำเนินการ กรมฯ จะต้องมีการหารือกับสมาคมประกันวินาศภัย เพื่อกำหนดเกณฑ์มาตรฐานที่จะเป็นตัวชี้วัด เพื่อให้การจัดอันดับมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจน มีความเข้าใจร่วมกันกับบริษัทผู้ถูกจัดอันดับ และเพื่อให้การจัดอันดับเป็นไปอย่างโปร่งใส มีประสิทธิภาพ รวมทั้งต้องไม่ให้มี หรือลดโอกาสที่จะเกิดความไม่เท่าเทียมกันในระหว่างบริษัทผู้ถูกจัดอันดับให้มีน้อยที่สุดด้วย

กระบวนการจัดอันดับมาตรฐานความมั่นคงทางการเงินและคุณภาพการให้บริการเป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งต่อบริษัทประกันวินาศภัยที่เข้าร่วมโครงการ ต่อกรมการประกันภัยผู้กำกับดูแลและส่งเสริมพัฒนาธุรกิจ ต่อประชาชนผู้เอาประกันภัย และต่อธุรกิจประกันวินาศภัยโดยรวมในอนาคตด้วย ทั้งนี้เพราะ

- กรมฯ อาจพิจารณานำผลของการจัดอันดับไปใช้การกำหนดระดับความเข้มงวดในการกำกับดูแลและตรวจสอบฐานะการเงินและการดำเนินการของบริษัทฯ ได้ โดยบริษัทที่มีอันดับความน่าเชื่อถือสูงกว่าจะถูกตรวจสอบน้อยกว่า รวมทั้งอาจจะมีอิสระเสรีมากกว่าในเรื่องของการลงทุนประกอบธุรกิจอื่น เป็นต้น (ช่วยเสริมนโยบายให้ธุรกิจกำกับดูแลตนเอง “Self Regulation” และผ่อนคลายการกำกับดูแลของภาครัฐ “Deregulation”)

- เป็นข้อมูลที่นำเชื่อถือประกอบการตัดสินใจของผู้เอาประกันภัยในการเลือกทำประกันภัยกับบริษัทที่มี Credit Rating ดี และสามารถนำข้อมูลของบริษัทที่ถูกจัดอันดับไปใช้วิเคราะห์ความเสี่ยงได้ดีขึ้นตลอดจนเป็นสัญญาณเตือนภัยให้กับผู้เอาประกันภัยได้อีกด้วย

- เป็นเครื่องมือในการกระตุ้นให้บริษัทแข่งขันกันพัฒนาทั้งด้านความมั่นคงของฐานะการเงินและคุณภาพการให้บริการ ซึ่งจะมีส่วนช่วยสร้างเสริมให้ประชาชนมีความเชื่อมั่นไว้วางใจต่อธุรกิจประกันภัยมากขึ้น

ในการประชุมระหว่างคณะกรรมการบริหารสมาคมประกันวินาศภัย กับผู้บริหารกรมการประกันภัยเมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2545 ได้มีมติความคืบหน้าในเรื่องนี้ ดังนี้

- ที่ประชุมพิจารณาเห็นด้วยตามที่คณะกรรมการร่วมระหว่างกรมการประกันภัยและสมาคมประกันวินาศภัยได้เปลี่ยนวัตถุประสงค์เดิมจากการจัดอันดับบริษัทประกันวินาศภัย มาเป็น “การจัดมาตรฐานความมั่นคงทางการเงินและคุณภาพการให้บริการของบริษัทประกันวินาศภัย “

- การกำหนดเกณฑ์การจัดมาตรฐาน ที่ประชุมฯ ได้มีมติให้กำหนดเกณฑ์คะแนน ดังนี้

- **คะแนนมาตรฐานด้านความมั่นคงทางการเงิน 40 คะแนน** ประกอบด้วย :

- |                          |          |
|--------------------------|----------|
| 1) ดำรงเงินกองทุนครบถ้วน | 20 คะแนน |
| 2) สภาพคล่องทางการเงิน   | 20 คะแนน |

- **คะแนนมาตรฐานด้านการบริการ 40 คะแนน** ประกอบด้วย :

- |  |          |
|--|----------|
| 1) สถิติจำนวนเรื่องร้องเรียนบริษัทประกันวินาศภัย | 20 คะแนน |
| 2) ความร่วมมือในการลดข้อพิพาท                    | 10 คะแนน |
| 3) การให้ความร่วมมือ และปฏิบัติตามคำวินิจฉัย     | 10 คะแนน |

- **คะแนนมาตรฐานด้านการดำเนินงาน 20 คะแนน ประกอบด้วย :**

- 1) การจัดทำรายงานต่างๆส่งกรมฯได้ครบถ้วนตามระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด 10 คะแนน
- 2) การส่งเงินสมทบเข้ากองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ครบถ้วนตามกำหนด 5 คะแนน
- 3) การให้ความร่วมมือดำเนินการตามมติสมาคมฯ<sup>14</sup> 5 คะแนน
  - 3.1) การชำระค่าบำรุงให้แก่สมาคมฯ 2 คะแนน
  - 3.2) การชำระค่าธรรมเนียมให้แก่สำนักงานอนุญาตตุลาการ 1 คะแนน
  - 3.3) การปฏิบัติตามคำชี้ขาดของอนุญาตตุลาการ 2 คะแนน
 

โดยถือปฏิบัติภายใน 30 วันนับแต่วันชี้ขาด

วิธีการให้คะแนนในรอบ 1 ปี

    - 3.3.1) ผ่าฝืนการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของอนุญาตตุลาการไม่เกิน 3 ครั้ง ได้ 2 คะแนน
    - 3.3.2) ผ่าฝืนการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของอนุญาตตุลาการไม่เกิน 5 ครั้ง ได้ 1 คะแนน
    - 3.3.3) ผ่าฝืนการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของอนุญาตตุลาการเกิน 5 ครั้ง ไม่ได้คะแนน
  - 3.4) ไม่ทำความเสียหายให้กับสมาคมฯ หรือธุรกิจประกันวินาศภัยโดยรวม

**ทั้งนี้บริษัทประกันวินาศภัยที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานจะต้องได้คะแนนรวมกันไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70**

#### 4.2 Standard & Poor's

สถาบันจัดลำดับความมั่นคงทางฐานะการเงินของผู้รับประกันวินาศภัยทั่วโลกที่มีชื่อเสียงแห่งหนึ่ง คือ Standard & Poor's Insurance Rating Service<sup>15</sup>

<sup>14</sup> รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการประกันภัยทรัพย์สิน ครั้งที่ 13/2544-46, 8 พค.2545 ซึ่งมติในที่ประชุมเป็นเพียงนำเสนอเบื้องต้น อาจมีการปรับปรุงให้ชัดเจนยิ่งขึ้น

<sup>15</sup> กมลวรรณ กิรติสมิต . "100อันดับสูงสุดของบริษัทรับประกันภัยต่อของโลก" วารสารการประกันภัย 83 (กรกฎาคม-กันยายน 2538) : 35

Standard & Poor's เป็นสถาบันจัดลำดับความมั่นคงทางฐานะการเงินของผู้รับประกันวินาศภัยทั่วโลก โดยจะทำการจัดลำดับความมั่นคงทางฐานะการเงินของผู้รับประกันวินาศภัยทั่วโลก โดยจะทำการจัดลำดับความมั่นคงทางฐานะการเงินของบริษัทที่ยื่นความจำนองขอให้ Standard & Poor's จัดลำดับให้ ซึ่ง Standard & Poor's ใช้เกณฑ์ในการพิจารณาเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก จึงทำให้เป็นที่น่าเชื่อถือในการที่จะเปรียบเทียบฐานะความมั่นคงทางฐานะการเงินของบริษัทประกันวินาศภัยทั่วโลก สถาบันแห่งนี้มีนักวิเคราะห์ในหน่วยงานประกันภัยจำนวนมากกว่า 60 คน ทั้งในลอนดอน นิวยอร์ก ปารีส เมลเบิร์น และโตเกียว โดย Standard & Poor's จะมีการจัดทำรายงานให้กับผู้รับประกันภัย และผู้รับประกันภัยต่อกว่า 4,000 แห่งทั่วโลก สถาบันแห่งนี้ได้ทำการจัดลำดับของธุรกิจประกันวินาศภัยออกเป็น 3 ประเภท คือ

### 1. Claims-Paying Ability Ratings

เป็นการจัดลำดับด้านความสามารถในการจ่ายชำระค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันวินาศภัย การจัดลำดับนี้จะมีทีมงานผู้ชำนาญการด้านการประกันภัยเกือบทั่วโลกเป็นผู้วิเคราะห์การจัดลำดับ นักวิเคราะห์จะทำการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์อย่างละเอียด รวมทั้งประชุมพิจารณาข้อมูลทางการเงินทุกด้าน ตลอดจนเข้าพบผู้บริหารเพื่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมที่ไม่มีการเผยแพร่ในงบการเงินหรือสาธารณชนโดยทั่วไปเพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือที่สุด Standard & Poor's Claim-Paying Ability ซึ่งเป็นเครื่องมือที่บอกถึงความมั่นคงทางการเงินของบริษัทประกันวินาศภัยอีกด้วย การจัดลำดับของ Standard & Poor's นี้สามารถเปลี่ยนแปลงได้ถ้าผลประกอบการของบริษัทเปลี่ยนแปลงไป

การจัดลำดับด้านความสามารถในการจ่ายชำระค่าสินไหมทดแทน (Claims-Paying Ability Ratings) แบ่งได้ 2 ประเภท คือ

- 1) บริษัทที่มั่นคง (Secure) จัดลำดับโดยใช้สัญลักษณ์จาก AAA ถึง BBB- แสดงถึงฐานะการเงินของบริษัทที่ค่อนข้างน่าเชื่อถือได้
- 2) บริษัทที่ไม่มั่นคง (Vulnerable) จัดลำดับโดยใช้สัญลักษณ์จาก BB+ ถึง CCC แสดงถึงฐานะทางการเงินที่ไม่ค่อยมั่นคง

## 2. Insurance Solvency International Ratings (ISI rating)

เป็นการจัดลำดับฐานะทางการเงินของบริษัทประกันวินาศภัย การจัดลำดับประเภทนี้เริ่มเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของ Standard & Poor's เมื่อปี ค.ศ. 1990 โดยนักวิเคราะห์ที่เชี่ยวชาญด้านการประกันวินาศภัยที่ใช้ฐานการวิเคราะห์ของ Standard & Poor's ในตลาดลอนดอน การจัดลำดับความมั่นคงทางฐานะการเงินนี้จะเป็นการวิเคราะห์จากข้อมูลที่มีการตีพิมพ์แก่สาธารณชน ได้แก่ ข้อมูลในงบการเงิน คือ สินทรัพย์รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ เงินสำรองเชิงเทคนิค ซึ่งข้อมูลต่างๆ จะแสดงในรูปของเงินสกุลแต่ละประเทศนั้นๆ และในรูปเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยผู้วิเคราะห์ไม่จำเป็นต้องเข้าพบหรือสัมภาษณ์ผู้บริหารของบริษัทที่ทำการจัดลำดับ สำหรับกระบวนการจัดลำดับนั้นจะเป็นกระบวนการวิเคราะห์ทางปริมาณ โดยปัจจัยต่างๆ จะถูกให้เป็นคะแนน และนำมารวมกับผลการประเมินด้านคุณภาพ ถึงแม้การวิเคราะห์ข้อมูลตามวิธีนี้จะมีฐานข้อมูลที่ไม่ลึกเท่ากับการวิเคราะห์ความสามารถในการชำระค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัย แต่ก็สามารถบอกภาพของความมั่นคงทางฐานะการเงินของบริษัทที่ทำการจัดลำดับได้อย่างชัดเจน

การจัดลำดับความมั่นคงทางฐานะการเงินนี้ส่วนใหญ่จะส่งให้แก่ผู้ที่เป็นสมาชิก และจะไม่นำเสนอแก่สาธารณชนเป็นการทั่วไป

การจัดลำดับด้านความมั่นคงทางฐานะการเงิน (ISI Ratings) แบ่งได้ 2 ประเภท คือ

- 1) บริษัทที่มั่นคง (Secure) จัดลำดับโดยใช้สัญลักษณ์จาก AAA<sub>ISI</sub> ถึง BBB<sub>ISI</sub> แสดงถึงฐานะการเงินของบริษัทที่ค่อนข้างน่าเชื่อถือได้
- 2) บริษัทที่ไม่มั่นคง (Vulnerable) จัดลำดับโดยใช้สัญลักษณ์จาก BB<sub>ISI</sub> ถึง CCC<sub>ISI</sub> แสดงถึงฐานะทางการเงินที่ไม่ค่อยมั่นคง

## 3. Qualified Solvency Ratings (Q ratings)

ใช้สำหรับบริษัทประกันวินาศภัยและบริษัทรับประกันภัยต่อภายในสหรัฐอเมริกาที่ยังไม่มีการจัดลำดับความสามารถในการชำระค่าสินไหมทดแทน การจัดลำดับแบบ Q ratings นี้เป็นการจัดลำดับเฉพาะตัวบริษัทโดยใช้ข้อมูลที่ปรากฏแก่สาธารณชนตามข้อกำหนดของคณะกรรมการการประกันภัยแห่งชาติ (National Association of Insurance Commissioners) เท่านั้น จะไม่เอาความมั่นคงหรือความอ่อนแอของบริษัทแม่หรือบริษัทในเครือเข้ามาเกี่ยวข้อง แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ

- 1) BBB<sub>q</sub>            แสดงว่าบริษัทมีฐานะการเงินมั่นคงมาก
- 2) BB<sub>q</sub>             แสดงว่าบริษัทมีฐานะการเงินค่อนข้างมั่นคง
- 3) BB<sub>q</sub>             แสดงว่าบริษัทมีฐานะการเงินไม่ค่อยมั่นคง



## ISI Rating ใช้อัตราส่วนทางการเงิน 8 อัตราส่วน เป็นมาตรฐานในการวัด ดังนี้

### 1. อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเงินกองทุน (NET Premium / Adjusted Shareholders Funds)

อัตราส่วนนี้เป็นการวัดความเสี่ยงจากการรับประกันภัยของบริษัท (overall underwriting expense) เทียบกับฐานเงินทุน (capital base) เปรียบเสมือนการวัดความสามารถในการก่อหนี้ของบริษัทโดยวัดความสามารถในการที่จะรับเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับฐานเงินกองทุนที่มีอยู่ โดยทั่วไปถ้าอัตราส่วนนี้ยิ่งสูงความเสี่ยงของบริษัทจะเพิ่มขึ้น ISI ได้กำหนดค่ามาตรฐานของอัตราส่วนนี้ตามขนาดเบี้ยประกันภัยโดยมีค่าน้อยกว่าร้อยละ 200 ถึงน้อยกว่าร้อยละ 330 โดยขึ้นอยู่กับขนาดของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิของบริษัทดังนี้

เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (US\$ Million)	เกณฑ์มาตรฐานของ ISI
น้อยกว่า/เท่ากับ 5	ไม่เกินร้อยละ 200
มากกว่า 5 แต่ไม่เกิน 7	ไม่เกินร้อยละ 220
มากกว่า 7 แต่ไม่เกิน 15	ไม่เกินร้อยละ 250
มากกว่า 15 แต่ไม่เกิน 30	ไม่เกินร้อยละ 280
มากกว่า 30 แต่ไม่เกิน 70	ไม่เกินร้อยละ 300
มากกว่า 70	ไม่เกินร้อยละ 330

### 2. อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Change in Net Premium)

อัตราส่วนนี้ เป็นการตรวจวัดอัตราการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงที่บริษัทรับอยู่ (ใช้เบี้ยประกันภัยรับสุทธิเป็นตัวแทน) หรือเป็นการวัดอัตราการเติบโตของเบี้ยประกันภัยสุทธิว่ามีการเติบโตสูงเกินไปหรือต่ำเกินไปหรือไม่ ซึ่งการเติบโตอย่างรวดเร็วของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิจำเป็นต้องมีเงินทุนหนุนหลังมากขึ้นเพื่อที่จะรองรับความเสี่ยงจากการเอาประกันภัยเพิ่มขึ้นนั้น โดยทั่วไปการเปลี่ยนแปลงอย่างมากจะเกิดขึ้นจากการรวมกิจการ หรือการเปลี่ยนแปลงนโยบายการรับประกันภัยต่อที่หากมีการทำประกันภัยต่อสูงขึ้นก็จะทำให้เบี้ยประกันภัยรับสุทธิที่บริษัทเก็บไว้เองนั้นลดลงได้ และหากอัตราส่วนนี้มีการเปลี่ยนแปลงทิศทางอย่างทันทีทันใด มักทำให้อัตราส่วนนี้อยู่นอกเขตมาตรฐาน ซึ่ง ISI กำหนดค่ามาตรฐานของอัตราส่วนนี้ไว้ระหว่างร้อยละ -10 และร้อยละ +30 ซึ่งการเติบโตของบริษัทควรมีการเติบโตอย่างสม่ำเสมอ

### 3. อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรวม (Net / Gross Premium)

อัตราส่วนนี้คืออัตราส่วนการรับเสี่ยงภัยไว้เอง (retention ratio) เป็นการบอกถึงระดับการพึ่งพาการประกันภัยต่อ ซึ่งหากบริษัทได้มีการพึ่งพาการประกันภัยต่อมากเกินไปจะทำให้ทักษะในการพิจารณารับประกันภัยไม่พัฒนาเต็มที่ควร และหากบริษัทประกันภัยต่อเกิดวิกฤติจนไม่สามารถดำเนินงานได้ ก็จะเป็นปัญหากับบริษัทในอนาคต ISI กำหนดค่ามาตรฐานของอัตราส่วนนี้ว่า ควรมากกว่าร้อยละ 50

### 4. อัตราส่วนเงินสำรองทางเทคนิคต่อสินทรัพย์สภาพคล่อง(Technical Reserves / Adjusted Liquid Assets)

อัตราส่วนนี้เป็นการประเมินสภาพคล่องของบริษัทว่ามีเพียงพอต่อภาระผูกพันของบริษัทในกรมธรรม์ที่มีอยู่หรือไม่ สินทรัพย์สภาพคล่องในที่นี้คือ เงินสด พันธบัตร และหลักทรัพย์ตามราคาตลาด ส่วนเงินสำรองทางเทคนิคคือ เงินสำรองสำหรับเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ (reserved for unearned premium) รวมกับเงินสำรองสำหรับค่าสินไหมทดแทน (loss reserve) และรวมกับเงินสำรองค่าใช้จ่ายในการจัดการค่าสินไหมและเงินสำรองเชิงเทคนิคอื่นๆ อัตราส่วนนี้จะใช้วัดความสามารถในการจ่ายหนี้จำนวนสูงเป็นเงินสดอย่างรวดเร็ว ISI กำหนดค่ามาตรฐานของอัตราส่วนนี้ว่าควรต่ำกว่าร้อยละ 100 นั่นคือ บริษัทควรมีสินทรัพย์สภาพคล่องมากกว่ามูลค่าความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

### 5. อัตราส่วนกำไรจากการรับประกันภัยต่อรายได้จากการลงทุน(Two-Year Underwriting Profit / Investment Income)

อัตราส่วนนี้คำนวณบนฐานระยะเวลา 2 ปี เพื่อมิให้เป็นการเน้นผลประกอบการที่ไม่ดีในปีใดปีหนึ่งมากเกินไป อัตราส่วนนี้ต้องการเน้นให้เห็นถึงการรับประกันภัยที่ขาดทุน คือถ้าบริษัทมีผลการดำเนินงานด้านการรับประกันภัยที่ไม่ดีก็จะมีเงินไปลงทุนได้น้อยลง ทำให้รายได้จากการลงทุนลดลงไปด้วย ISI กำหนดค่ามาตรฐานของอัตราส่วนนี้ว่าควรมากกว่าร้อยละ -25 หรือหมายความว่าบริษัทจะมีผลขาดทุนจากการรับประกันภัยได้ไม่เกินร้อยละ 25 ของรายได้จากการลงทุน

### 6. อัตราส่วนกำไรก่อนหักภาษีต่อเงินกองทุนเฉลี่ย(Pretax Profit / AVRG ADJ. Shareholders Fund)

อัตราส่วนนี้คล้ายกับผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ซึ่งกำไรนี้เป็นกำไร ก่อนหักภาษีเงินได้นิติบุคคลและเงินปันผลต่อผู้ถือหุ้น ISI กำหนดค่ามาตรฐานของอัตราส่วนนี้ว่าควรมากกว่าร้อยละ 5

**7. อัตราส่วนเงินสำรองทางเทคนิครวมกับเงินกองทุนต่อเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Technical Reserves + Adjusted Shareholders Funds / Net Premium)**

จุดประสงค์ของอัตราส่วนนี้ก็คือ ต้องการทราบว่าบริษัทดำรงเงินสำรองค่าเกินไปและ/หรือมีเงินกองทุนค่าไปหรือไม่ เมื่อเทียบกับความเสี่ยงของบริษัท (เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ) ISI กำหนดค่ามาตรฐานของอัตราส่วนนี้ว่าควรจะมีมากกว่าร้อยละ 150

**8. อัตราส่วนเงินสำรองทางเทคนิคต่อเงินกองทุน (Technical Reserves / Adjusted Shareholders Funds)**

อัตราส่วนนี้ใช้วัดขนาดของเงินสำรองเทียบกับขนาดของฐานทางธุรกิจ การวัดด้วยอัตราส่วนนี้มิใช่การตั้งข้อสงสัยว่าเงินสำรองของบริษัทจะไม่พอเพียง เพียงแต่ต้องการให้เห็นขนาดโดยเปรียบเทียบในการดำเนินงานของบริษัท บริษัทที่ดำรงเงินสำรองอย่างอนุรักษ์นิยมก็อาจไม่ผ่านอัตราส่วนนี้ได้ ISI กำหนดค่ามาตรฐานของอัตราส่วนนี้ว่าควรจะมีน้อยกว่าร้อยละ 350

**4.3 International Association of Insurance Supervisors (IAIS)<sup>16</sup>**

เป็นสมาคมผู้ควบคุมธุรกิจประกันภัยนานาชาติ ที่มีหน้าที่กำหนดมาตรฐานและหลักปฏิบัติของธุรกิจประกันภัย IAIS ได้กำหนดแนวทางในเรื่องความพอเพียงของเงินทุนใน IAIS Insurance Core Principles (October 2000) อันเป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องมีการกำหนดไว้ในกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลธุรกิจประกันภัยของทุกประเทศ โดยมีจุดประสงค์เพื่อสร้างภาพลักษณ์ ความเป็นธรรม และความมีเสถียรภาพของธุรกิจประกันภัย และยังเป็นการคุ้มครองประโยชน์ของผู้ถือกรมธรรม์ ในฐานะผู้บริโภคอีกทางหนึ่งด้วย

ความพอเพียงของเงินทุนและฐานะความมั่นคง ถือได้ว่าเป็นเรื่องที่สำคัญเรื่องหนึ่งในการกำกับดูแลธุรกิจประกันภัย ซึ่งบริษัทประกันภัยที่มั่นคงจะต้องมีความสามารถในการทดแทนหรือชดใช้ต่อภาวะผูกพันต่างๆที่บริษัทกระทำไว้ได้ ในทุกสถานการณ์ (all reasonably foreseeable circumstances) ซึ่งถือเป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่กำกับดูแลธุรกิจประกันภัย ในการกำหนดกฎระเบียบให้บริษัทประกันภัยจะต้องดำรงสินทรัพย์หรือเงินทุนส่วนเกิน

<sup>16</sup> อรรถพล พิบูลชนพัฒนา. “หลักการในเรื่องความพอเพียงของเงินทุนและความมั่นคงของบริษัทประกันภัย.” 23 ปี กรมการประกันภัย, กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ : หน้า 70 ซึ่งสรุปและเรียบเรียงจาก “Principles on Capital Adequacy and Solvency”, IAIS Principles No.5, August 2001.

(assets or surplus capital) ให้สูงกว่าหนี้สินและภาระผูกพันที่มี ซึ่งสิ่งนี้มีชื่อเรียกว่า ส่วนเหลือมทรัพย์สินเหนือหนี้สิน (solvency margin)

หลักการเรื่องความพอเพียงของเงินทุนและฐานะความมั่นคงในที่นี้ สามารถพิจารณาใช้ได้กับทั้งบริษัทประกันชีวิตและบริษัทประกันวินาศภัย แต่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงไปบ้างในกรณีของบริษัทประกันภัยต่อ

แต่อย่างไรก็ตาม ผู้บริโภคก็ยังคงต้องใช้การพิจารณา ทั้งในด้านความเสี่ยงและความเหมาะสมของกรรมธรรม์ ในการเลือกซื้อผลิตภัณฑ์ประกันภัย โดยอาศัยข้อมูลที่ได้รับจากการเปิดเผยของบริษัทประกันภัย

นอกจากนั้น บริษัทประกันภัยก็ยังคงต้องใช้ความระมัดระวังในการจัดการความเสี่ยงของธุรกิจที่รับประกันภัยไว้ ซึ่งระบบการกำกับดูแลธุรกิจที่ดีจะต้องผนวกเรื่องความพอเพียงของเงินทุนและฐานะความมั่นคงไว้โดยมีข้อกำหนดให้มีระบบการจัดการความเสี่ยงในการลดและบรรเทาความเสี่ยง (risk reduction and mitigation) ที่ได้รับประกันภัยไว้ โดยจุดประสงค์ของการมีส่วนเหลือมทรัพย์สินเหนือหนี้สิน ก็เพื่อสร้างกลไกเพื่อป้องกัน (safety buffer) ไว้ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ที่อยู่นอกเหนือความคาดหมายและมิได้มีการเตรียมการลดหรือบรรเทาความเสี่ยงไว้ล่วงหน้า

#### 4.2.1 หลักการในเรื่องความพอเพียงของเงินทุนและความมั่นคงของบริษัทประกันภัย

##### หลักข้อที่ 1 การตั้งเงินสำรองทางเทคนิค (Technical Provisions)

ความพอเพียงของเงินสำรองทางเทคนิคเป็นเรื่องที่มีความสำคัญต่อฐานะความมั่นคงของบริษัทประกันภัย ซึ่งจะต้องมีวิธีการคำนวณที่มีความน่าเชื่อถือได้ (reliable) เป็นไปตามจุดมุ่งหมาย (objective) และมีมาตรฐานเดียวกัน (consistent) สำหรับบริษัทประกันภัยทุกบริษัท

วิธีการและมาตรฐานบัญชีที่ใช้ในการตั้งเงินสำรองทางเทคนิค และการพิจารณาสินทรัพย์ที่จะใช้รองรับเงินสำรองทางเทคนิคนั้น จะต้องสอดคล้องกับข้อกำหนดในส่วนของฐานะความมั่นคงของบริษัท

การประเมินมูลค่าของเงินสำรองทางเทคนิค จะต้องอยู่บนพื้นฐานของความรอบคอบและโปร่งใส (prudent and transparent basis) โดยเงินสำรองทางเทคนิคนั้นจะต้องเพียงพอต่อการชดเชยให้กับผู้ถือกรรมธรรม์ที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ซึ่งบริษัทประกันภัยจะต้องสามารถประเมินจำนวนเงินสำรองทางเทคนิคของตนเองได้ เงินสำรองทางเทคนิคยังต้องครอบคลุมถึงค่าเสียหายที่เกิดขึ้น (allowance for outstanding claims) ค่าเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

(allowance for future claims) เงินผลประโยชน์ที่ได้มีการประกันภัยไว้สำหรับกรมธรรม์ที่ยังมีผลบังคับอยู่ (guaranteed benefits for policies in force) และค่าใช้จ่ายต่างๆ (expenses)

### หลักข้อที่ 2 หนี้สินและภาระผูกพันอื่น ๆ (Other Liabilities)

หน่วยงานที่กำกับดูแลควรจะต้องกำหนดให้บริษัทประกันภัยสำรองเงินสำรองประเภทอื่นไว้อย่างพอเพียง (นอกเหนือจากเงินสำรองทางเทคนิค) สำหรับหนี้สินและภาระผูกพันต่างๆ ที่บริษัทมี ซึ่งอาจรวมถึงภาระผูกพันที่มีต่อบุคคลภายนอก (obligations to third parties) และหนี้สินที่ยังเป็นคดีความอยู่ (amount owed that are in dispute)

### หลักข้อที่ 3 สินทรัพย์ (Assets)

การลงทุนของบริษัทประกันภัยต้องคำนึงถึงความเสี่ยงและอัตราผลตอบแทน ซึ่งจะต้องมีการกระจายความเสี่ยงสำหรับสินทรัพย์ที่ลงทุน และควรมีสภาพคล่องที่พอเพียงพร้อมต่อการชดใช้ตามภาระผูกพันภายใต้กรมธรรม์ที่ได้รับประกันภัยไว้

สินทรัพย์ที่อยู่ภายใต้การถือครองของบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับบริษัทแต่ไม่ได้มีจุดประสงค์เพื่อการค้า (non-commercial basis) และสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน (intangible assets) ที่ไม่อาจเปลี่ยนแปลงเป็นเงินสดได้ทันที (not readily marketable) หรือที่อาจมีมูลค่าเปลี่ยนแปลงไปได้สำหรับการชดใช้ตามภาระผูกพันในกรมธรรม์ หรือที่ไม่อาจนำมาใช้ได้เนื่องจากมีข้อติดขัด เช่น การใช้สิทธิเหนือทรัพย์สิน (special privilege) หรือการมีบุคคลอื่นเข้ามาเกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ดังกล่าวอย่างนี้ จะไม่เอามาประเมินสำหรับการคำนวณฐานะความมั่นคงของบริษัท

กฎระเบียบที่ใช้ในการกำกับดูแล อาจมีการกำหนดในเรื่องความเสี่ยงประเภทต่างๆ อาทิ ความเสี่ยงจากการกระจุกตัวของการลงทุน (concentration risk) ความเสี่ยงจากการผิดนัดชำระหนี้ (credit risk) ความเสี่ยงในด้านของราคาในตลาด (market risk) ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง (liquidity risk) และความเสี่ยงจากการเลิกกิจการ (liquidation risk)

ในส่วนของความเสี่ยงจากการกระจุกตัวของการลงทุน อาจมีการกำหนดห้ามมิให้บริษัทถือครองสินทรัพย์ชนิดหนึ่ง หรือประเภทใดประเภทหนึ่ง เกินกว่าระดับที่ได้ระบุไว้

ในการวิเคราะห์ฐานะความมั่นคงและความพอเพียงของเงินทุนควรพิจารณามาตรฐานที่ใช้ในการประเมินสินทรัพย์ประกอบด้วย

### หลักข้อที่ 4 การจับคู่ระหว่างสินทรัพย์และหนี้สิน (Matching)

การวิเคราะห์ฐานะความมั่นคงและความพอเพียงของเงินกองทุนของบริษัทประกันภัยควรให้ความสำคัญกับความเสี่ยงที่เกิดจากการไม่ตรงกัน (risk from mismatching) ของอัตราแลก

เปลี่ยนช่วงเวลาของกระแสเงินสดรับ/จ่าย และปริมาณของกระแสเงินสดรับ/จ่าย ทั้งในด้านของสินทรัพย์และด้านหนี้สิน รวมทั้งรายการที่มีได้อยู่ในหน้างบดุล (off-balance sheet exposures)

### **หลักข้อที่ 5 ความสามารถในการรองรับความเสียหายที่เกิดขึ้น (Absorption of Losses)**

บริษัทประกันภัยจะต้องสามารถประเมินความเสี่ยงที่ตนรับประกันภัย และสามารถกำหนดระดับเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมได้ และบริษัทประกันภัยจะต้องดำรงเงินทุนที่พอเพียง เพื่อรองรับความเสียหายที่ไม่อาจคาดการณ์ได้ (unforeseen losses)

ในการวิเคราะห์ฐานะความมั่นคงและความพอเพียงของเงินทุน ควรพิจารณาถึงความเสี่ยงในด้านต่างๆประกอบด้วย เช่น

- other current technical risks (including deviation risk, risk of error, evaluation risk, reinsurance risk, operating expenses risk and risk associated with major or catastrophic losses or accumulation of losses caused by a single event)
- special technical risks (including liquidation risk and the risk of excessive or uncoordinated growth)
- operational, market, organizational and conglomerate risks
- investment risks (including risks related to the use of financial derivative instruments and also depreciation, liquidity, matching, interest rate, evaluation and participation risks)

### **หลักข้อที่ 6 ความสามารถในการผันแปรไปตามสภาพความเสี่ยง (Sensitivity to Risk)**

การวิเคราะห์ฐานะความมั่นคงและความพอเพียงของเงินทุนของบริษัทประกันภัย จะต้องประกอบด้วย

- การประเมินมูลค่าของหนี้สินและภาระผูกพันต่างๆ (ซึ่งรวมถึงเงินสำรองทางเทคนิค)
- ข้อกำหนดต่างๆในส่วนของสินทรัพย์ (รวมทั้งวิธีการประเมินมูลค่าของสินทรัพย์)
- คำจำกัดความของเงินกองทุน (definition of appropriate forms of capital)
- ส่วนเหลือมทรัพย์สินเหนือหนี้สิน (required solvency margin)

การประเมินมูลค่าของสินทรัพย์และหนี้สิน จะขึ้นอยู่กับมาตรฐานทางบัญชีที่ใช้ในแต่ละประเทศสำหรับส่วนเหลือมทรัพย์สินเหนือหนี้สิน ควรแสดงให้เห็นถึงความเสี่ยงของบริษัท ที่อยู่นอกเหนือจากการประเมินทรัพย์สินและหนี้สิน โดยฐานะความมั่นคงและความพอเพียงของเงินทุนของบริษัทประกันภัยควรสัมพันธ์กับความเสี่ยงของบริษัท และอยู่ในระดับที่พอเพียงเหมาะสมตลอดเวลา (remain adequate at all time) ต่อความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไป

### **หลักข้อที่ 7 ระดับที่ใช้ในการควบคุมดูแล (Control Level)**

หน่วยงานที่กำกับดูแลธุรกิจประกันภัย จำเป็นต้องกำหนดระดับที่ใช้ในการควบคุมดูแล (control level) หรืออาจเป็นลำดับขั้นในการควบคุมดูแล (series of control level) เพื่อใช้เป็นจุดในการเข้าแทรกแซง (trigger intervention) หากฐานะความมั่นคงของบริษัทต่ำกว่าระดับที่ใช้ในการควบคุมดูแล

ในแต่ละระดับที่ใช้ในการควบคุมดูแล อาจประกอบไปด้วยมาตรการต่างๆที่กำหนดขึ้น โดยหน่วยงานที่กำกับดูแล และเพื่อให้มีเวลาทันต่อการแก้ไขสถานการณ์และจำกัดวงของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นระดับที่ใช้ในการควบคุมดูแลอาจจำเป็นต้องกำหนดให้สูงไว้ (sufficiently high)

หน่วยงานที่กำกับดูแลจำเป็นต้องกำหนดแนวทางขั้นตอนการเลิกประกอบธุรกิจของบริษัทประกันภัย และกำหนดแนวทางที่เกี่ยวกับสถานะของผู้ถือกรมธรรม์และเจ้าหน้าที่ของบริษัท

### **หลักข้อที่ 8 เงินทุนขั้นต่ำ (Minimum Capital)**

หน่วยงานที่กำกับดูแลธุรกิจประกันภัย จะต้องกำหนดระดับเงินทุนขั้นต่ำ เพื่อสร้างความมั่นคงทางการเงินให้กับบริษัทประกันภัย

ระดับจำนวนเงินทุนขั้นต่ำควรแสดงถึงประเภทของความเสี่ยงที่ได้ครอบคลุมไว้ ซึ่งไม่รวมถึงความผันผวนของธุรกิจ (normal foreseeable fluctuations) และต้นทุนสำหรับการจัดตั้งธุรกิจใหม่ (setting-up costs of a new enterprise) โดยหน่วยงานที่กำกับดูแลอาจกำหนดระดับของเงินทุนเริ่มแรก (initial capital) สำหรับบริษัทประกันภัยที่อยู่ในระยะก่อตั้งใหม่ ให้สูงขึ้นเพื่อเป็นการสนับสนุนธุรกิจในระยะแรก

### **หลักข้อที่ 9 คำจำกัดความของเงินทุน (Definition of Capital)**

การกำกับดูแลฐานะความมั่นคงและความพอเพียงของเงินทุนของบริษัทประกันภัย จำเป็นต้องมีการกำหนดรูปแบบของเงินทุน (form of capital) ที่เหมาะสมสำหรับบริษัทประกันภัย เพื่อรองรับในกรณีที่บริษัทประสบปัญหาหรือเหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดเดาได้

ในการกำหนดรูปแบบของเงินทุนที่เหมาะสม หน่วยงานที่กำกับดูแลควรพิจารณาถึงองค์ประกอบต่างๆ ดังต่อไปนี้

- จะต้องเป็นเงินทุนที่มีความมั่นคงถาวรและไม่มีข้อจำกัดใดๆ
- สามารถรองรับความเสียหายได้อย่างเต็มที่
- ไม่มีผลต่อรายได้ของบริษัท
- มีลำดับชั้นต่ำกว่าผู้ถือกรรมสิทธิ์และเจ้าหนี้ ในกรณีที่บริษัทเลิกกิจการ

#### **หลักข้อที่ 10 การจัดการความเสี่ยง (Risk Management)**

ส่วนเหลือมทรัพย์สินเหนือสินทรัพย์ (required solvency margin) จะเป็นแหล่งเงินทุนสุดท้าย (last resort) สำหรับบริษัทประกันภัย หากมาตรการอื่นในการรักษาความมั่นคงทางการเงินได้นำมาใช้แล้วแต่ยังไม่ได้ผล

บริษัทประกันภัยยังจำเป็นต้องมีระบบการจัดการความเสี่ยง ที่เหมาะสมต่อความซับซ้อน ขนาดและประเภทการประกอบธุรกิจประกันภัย ซึ่งจะต้องเป็นระบบที่ครอบคลุมความเสี่ยงทุกประเภทของบริษัท โดยมีระบบการตรวจสอบติดตามและระบบการควบคุมภายในรองรับ

#### **หลักข้อที่ 11 ส่วนลดหย่อนในกรณีประกันภัยต่อ (Allowance for Reinsurance)**

การเอาประกันภัยต่อถือได้ว่าเป็นเครื่องมือหลักประเภทหนึ่งที่ใช้ในการโอนความเสี่ยงภัยสำหรับบริษัทประกันภัย โดยความน่าเชื่อถือจากการทำประกันภัยต่อ (credit for reinsurance) ควรพิจารณาถึงความมีประสิทธิภาพในการโอนความเสี่ยงภัยประกอบด้วย

หากมีการให้ส่วนลดหย่อนจากการทำประกันภัยต่อ ในการคำนวณเงินสำรองทางเทคนิคการทำประกันภัยต่อต่างๆ จะต้องได้รับการพิจารณาถึงความเหมาะสม ทั้งในแง่ความพอเพียง (adequacy) ความน่าเชื่อถือ (reliability) การตรงตามจุดประสงค์ (objectivity) และความต่อเนื่อง (consistency) โดยมีการพิจารณาถึงความมั่นคง (likely security) ของบริษัทรับประกันภัยต่อ รวมด้วย

#### **หลักข้อที่ 12 การเปิดเผยข้อมูล (Disclosure)**

ควรมีข้อกำหนดให้บริษัทประกันภัยเปิดเผยข้อมูล ทั้งในเชิงปริมาณและในเชิงคุณภาพ (qualitative and quantitative information) แก่สาธารณะ โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับฐานะความเสี่ยง (risk exposures) และส่วนประกอบของเงินทุน (capital components) ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลให้แก่ตลาดและผู้บริโภคในการตัดสินใจทำธุรกรรมกับบริษัทประกันภัยนั้นๆ และยังเป็นการช่วยให้บริษัทประกันภัยนำระบบการจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสมมาใช้



### หลักข้อที่ 13 การประเมินฐานะความมั่นคง (Solvency Assessment)

ในการประเมินฐานะความมั่นคงของบริษัทประกันภัย หน่วยงานที่กำกับดูแลธุรกิจประกันภัยควรพิจารณาถึงปัจจัยดังต่อไปนี้

- ความพอเพียง (adequacy) ความน่าเชื่อถือ (reliability) การตรงตามจุดประสงค์ (objectivity) และความต่อเนื่อง (consistency) ของเงินสำรองทางเทคนิค, การประเมินสินทรัพย์และหนี้สิน และการยื่นรายงานตามกฎหมาย (statutory reporting)
- การปฏิบัติตามข้อกำหนดในเรื่องส่วนเหลือสินทรัพย์สินหนี้สินและระดับที่ใช้ในการควบคุมต่างๆ (control levels)
- ความพอเพียงของกระบวนการประเมินความเสี่ยงภายในบริษัท (internal risk assessment process)
- ระบบการจัดการความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย

หน้าที่ในการบริหารจัดการความเสี่ยง ถือเป็นความรับผิดชอบโดยตรงของคณะกรรมการบริหารและผู้บริหารของบริษัทประกันภัย ซึ่งจำเป็นต้องมีระบบที่มีประสิทธิภาพในการควบคุมและติดตามฐานะความเสี่ยงของบริษัท เพื่อให้สามารถปรับตัวได้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงในตลาดได้

### หลักข้อที่ 14 การดำรงเงินกองทุนที่ซ้ำซ้อนกัน (Double Gearing)

การกำกับดูแลฐานะความมั่นคงและความพอเพียงของเงินของบริษัทประกันภัยที่เป็นบริษัทย่อยในกลุ่มธุรกิจ ควรให้ความสำคัญต่อการพิจารณาในภาพรวมของทั้งกลุ่มธุรกิจนั้นๆ ประกอบด้วย (group-wide view) เพื่อหลีกเลี่ยงการดำรงเงินกองทุนที่ซ้ำซ้อนกัน (double gearing of capital) ของบริษัทในกลุ่ม

ในการพิจารณาฐานะของกลุ่มธุรกิจประกันภัย (insurance group) นอกจากระดับของเงินทุนหมุนเวียนภายในกลุ่ม (intra-group funding) แล้ว ยังควรคำนึงถึงธุรกรรมต่างๆ ที่มีระหว่างบริษัทในกลุ่มนั้นๆประกอบด้วย นอกจากนี้ หน่วยงานที่กำกับดูแลยังควรพิจารณาถึงความเสี่ยงในแง่ของภาพพจน์ ชื่อเสียงและผลกระทบที่ตามมา (reputation and contagion risk) ในกรณีที่บริษัทในกลุ่มประสบปัญหา

## บทที่ 5

### วิธีการจัดอันดับความมั่นคง

#### 5.1 วิธีดำเนินการวิจัย

##### การเก็บข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้เป็นข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากกรมการประกันภัย งบการเงินของธุรกิจประกันวินาศภัยตั้งแต่ปี 2538 – 2542 ของทั้ง 30 บริษัท และจากเอกสารต่างๆ

##### การวิเคราะห์ข้อมูล

เป็นการวิเคราะห์เชิงปริมาณ โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน

#### ส่วนที่ 1: วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

เนื่องจากในธุรกิจประกันภัยเป็นธุรกิจที่มีความแตกต่างจากธุรกิจอื่น ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้จึงใช้อัตราส่วนที่เป็นรูปแบบเฉพาะสำหรับธุรกิจประกันภัย ซึ่งเป็นอัตราส่วนที่มีความเหมาะสม<sup>17</sup> โดยจะทำการวิเคราะห์อัตราส่วนงบการเงินของบริษัทประกันวินาศภัยทั้ง 30 บริษัท ถึงผลการดำเนินงานในช่วงระหว่างปี 2538 - 2542 ทั้งหมด 6 ด้าน คือ

---

<sup>17</sup> กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ 19 ปี กรมการประกันภัย (20 มีนาคม 2541) หน้า 84

อัตราส่วนทางการเงิน<sup>18</sup>ค่ามาตรฐาน<sup>19</sup>**1. ความสามารถในการทำกำไรจากการรับประกันภัย**

- |  |                          |
|--|--------------------------|
| 1) อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio)      | ≤ ค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม |
| 2) อัตราค่าใช้จ่าย (Expenses Ratio)          | ≤ 15%                    |
| 3) อัตราส่วนกำไร (Profit Ratio)              | ≥ 5%                     |
| 4) อัตราการรับเสี่ยงภัยตัวเอง (Kenney Ratio) | < 400%                   |

**2. ความสามารถในการด้านการลงทุน**

- |   |                                       |
|---|---------------------------------------|
| ผลตอบแทนจากการลงทุน<br>(Return on Investment = ROI) | ≥ อัตราดอกเบี้ย<br>เงินฝากประจำธนาคาร |
|---|---------------------------------------|

**3. ความสามารถในการบริหารสินทรัพย์และสภาพคล่อง**

- |  |            |
|--|------------|
| 1) อัตราสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวม<br>(Investment Assets / Total Assets)              | ≥ 70 – 80% |
| 2) อัตราสินทรัพย์สภาพคล่องต่อหนี้สินระยะสั้น<br>(Liquid Assets / Short-Term Liabilities) | ≥ 100%     |

**4. ความสามารถด้านการชำระหนี้สิน**

- |  |        |
|--|--------|
| 1) อัตราส่วนเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัยต่อเงินกองทุน<br>(Technical Reserves / Total Capital Fund) | < 100% |
| 2) อัตราส่วนหนี้สินทั้งหมดต่อสินทรัพย์รวม<br>(Total Liabilities / Total Assets)                  | ≤ 50%  |

**5. การรับประกันภัยต่อ**

- |  |       |
|--|-------|
| อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับตรง<br>(Net Premium / Direct Premium) | > 50% |
|--|-------|

<sup>18</sup> ผู้ทำการศึกษาได้คัดเลือกอัตราส่วนที่เหมาะสม 12 อัตราส่วนจากทั้งหมด 21 อัตราส่วนและพัฒนาปรับปรุงการจัดหมวดหมู่เพื่อให้เหมาะสมยิ่งขึ้น

<sup>19</sup> ค่ามาตรฐาน เป็นแบบจิตพิสัย (subjective) คือ เป็นเกณฑ์ที่พัฒนาขึ้นโดยผู้เชี่ยวชาญกรมการประกันภัย

## 6. ความเสถียรภาพ

1) อัตราการเปลี่ยนแปลงเงินกองทุน (Change in Capital Fund)	(-10%) – (+50%)
2) อัตราการเปลี่ยนแปลงเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Change in Net Premium)	(-10%) – (+30%)

### โดยที่

- อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio) : LR  

$$= \frac{\text{ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นระหว่างปี}}{\text{เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้}} \times 100$$

$$(\text{Loss Incurred} / \text{Net Earned Premium}) \times 100$$
- อัตราค่าใช้จ่าย (Expenses Ratio) : ER  

$$= \frac{\{ \text{ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน} + \text{ค่านายหน้า} \}}{\text{เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ}} \times 100$$

$$\{ (\text{Working Expenses} + \text{Comm. \& Brokerage}) / \text{Net Premium} \} \times 100$$
- อัตราส่วนกำไร (Profit Ratio) : PR  

$$= \frac{\text{กำไรจากการรับประกันภัย}}{\text{เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ}} \times 100$$

$$(\text{Underwriting Profit} / \text{Net Premium}) \times 100$$
- อัตราการรับเสี่ยงภัยตัวเอง (Kenney Ratio) : KR  

$$= \frac{\text{เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ}}{\text{เงินกองทุน}} \times 100$$

$$(\text{Net Premium} / \text{Total Capital Fund}) \times 100$$
- ผลตอบแทนจากการลงทุน (Return on Investment = ROI) : ROI  

$$= \frac{\text{รายได้สุทธิจากการลงทุน}}{\text{ทรัพย์สินลงทุน}} \times 100$$

$$(\text{Net Investment Income} / \text{Investment Assets}) \times 100$$
- อัตราสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวม (Investment Assets / Total Assets) : IATA  

$$= \frac{\text{สินทรัพย์ลงทุน}}{\text{สินทรัพย์รวม}} \times 100$$

$$(\text{Investment Assets} / \text{Total Assets}) \times 100$$
- อัตราสินทรัพย์สภาพคล่องต่อหนี้สินระยะสั้น (Liquid Assets / Short-Term Liabilities) : LASL  

$$= \frac{\text{สินทรัพย์สภาพคล่อง}}{\text{หนี้สินในระยะสั้นที่มีต่อผู้อุปประกันภัย}} \times 100$$

$$(\text{Liquid Assets} / \text{Short-Term Liabilities}) \times 100$$

- 8) อัตราส่วนเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัยต่อเงินกองทุน (Technical Reserves / Total Capital Fund) : TRCF  

$$= (\text{เงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัย} / \text{เงินกองทุน}) \times 100$$

$$(\text{Technical Reserve} / \text{Total Capital Fund}) \times 100$$
- 9) อัตราส่วนหนี้สินทั้งหมดต่อสินทรัพย์รวม (Total Liabilities / Total Assets) : TLTA  

$$= (\text{หนี้สินทั้งหมด} / \text{สินทรัพย์รวม}) \times 100$$

$$(\text{Total Liabilities} / \text{Total Assets}) \times 100$$
- 10) อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับตรง (Net Premium / Direct Premium) : NPDP  

$$= (\text{เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ} / \text{เบี้ยประกันภัยรับตรง}) \times 100$$

$$(\text{Net Premium} / \text{Direct Premium}) \times 100$$
- 11) อัตราการเปลี่ยนแปลงเงินกองทุน (Change in Capital Fund) : CCF  

$$= \{(\text{เงินกองทุนปีปัจจุบัน} - \text{เงินกองทุนปีก่อน}) / \text{เงินกองทุนปีก่อน}\} \times 100$$

$$\{(\text{TOTAL CAPITAL FUND current yr} - \text{TOTAL CAPITAL FUND prev. yr}) / \text{TOTAL CAPITAL FUND prev. yr}\} \times 100$$
- 12) อัตราการเปลี่ยนแปลงเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Change in Net Premium) : CNP  

$$= \{(\text{เบี้ยประกันภัยรับสุทธิปีปัจจุบัน} - \text{เบี้ยประกันภัยรับสุทธิปีก่อน}) / \text{เบี้ยประกันภัยรับสุทธิปีก่อน}\} \times 100$$

$$\{(\text{NET PREM current yr} - \text{NET PREM prev.yr}) / \text{NET PREM prev.yr}\} \times 100$$

## ส่วนที่ 2: การสร้างดัชนีความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัย

เป็นการนำผลการศึกษาที่ได้จากใน ส่วนที่ 1 มาสร้างดัชนีความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัย และทำการจัดลำดับความมั่นคงของทั้ง 30 บริษัท โดยหาค่าเฉลี่ยในระหว่าง 5 ปีของแต่ละอัตราส่วนของแต่ละบริษัท หลังจากนั้นดำเนินการดังนี้

### 1. ปรับค่ามาตรฐาน (Adjusted Standard Scale)

- ปรับค่ามาตรฐานของแต่ละอัตราส่วนให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยให้ค่ากลางของแต่ละอัตรา มีค่าเท่ากับ 1 แล้วนำผลที่ได้จากการศึกษาในส่วนที่ 1 ในแต่ละอัตราส่วนมาเทียบหาสัดส่วน กับค่ากลาง แล้วปรับค่าอีกครั้งด้วยการคูณ (+1) กรณีเป็นผลที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานค่ากลาง หรือคูณด้วย (-1) กรณีเป็นผลที่ไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานค่ากลาง

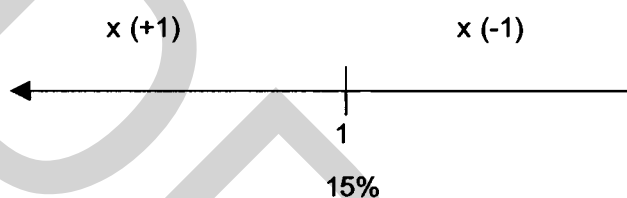
- กรณีค่ามาตรฐานของอัตราส่วนทางการเงินมีค่าเป็นช่วง จะทำการปรับค่าโดย ผลที่ได้จากการศึกษาในส่วนของ 1 มีค่าตกอยู่ในช่วงมาตรฐานจะมีค่าเท่ากับ 1 หากตกอยู่นอกช่วงมาตรฐานจะมีค่าเท่ากับ 0

### 1. ความสามารถในการทำกำไรจากการรับประกันภัย

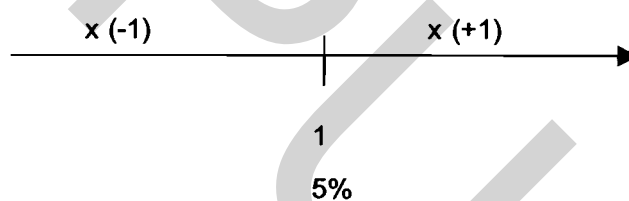
1) อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio) : LR



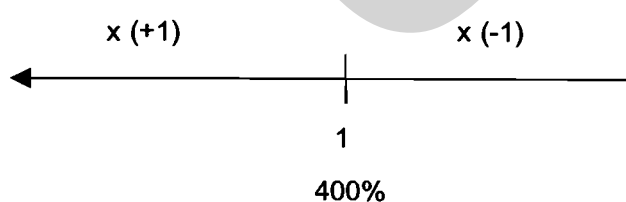
2) อัตราค่าใช้จ่าย (Expenses Ratio) : ER



3) อัตราส่วนกำไร (Profit Ratio) : PR



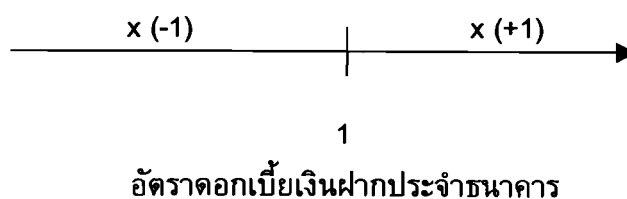
4) อัตราการรับเสี่ยงภัยไว้เอง (Kenney Ratio) : KR



### 2. ความสามารถในการด้านการลงทุน

ผลตอบแทนจากการลงทุน

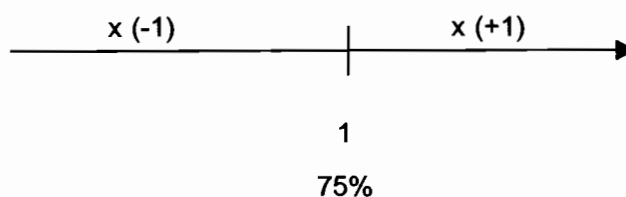
(Return on Investment = ROI) : ROI



### 3. ความสามารถในการบริหารสินทรัพย์และสภาพคล่อง

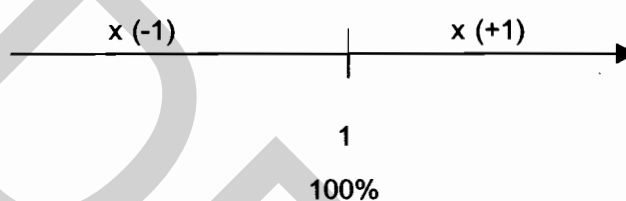
#### 1) อัตราสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวม

(Investment Assets / Total Assets) : IATA



#### 2) อัตราสินทรัพย์สภาพคล่องต่อหนี้สินระยะสั้น

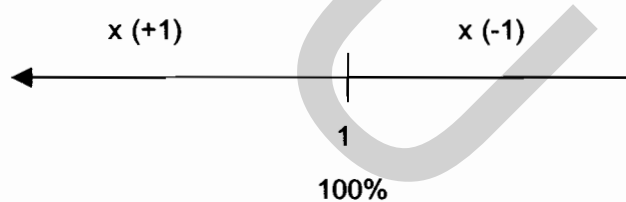
(Liquid Assets / Short-Term Liabilities) : LASL



### 4. ความสามารถด้านการชำระหนี้สิน

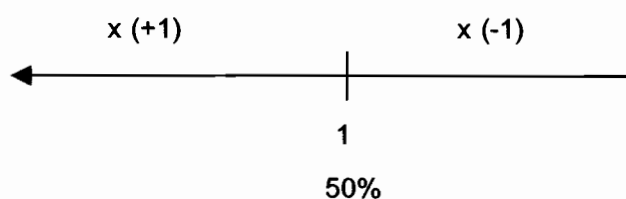
#### 1) อัตราส่วนเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัยต่อเงินกองทุน

(Technical Reserves / Total Capital Fund) : TRCF



#### 2) อัตราส่วนหนี้สินทั้งหมดต่อสินทรัพย์รวม

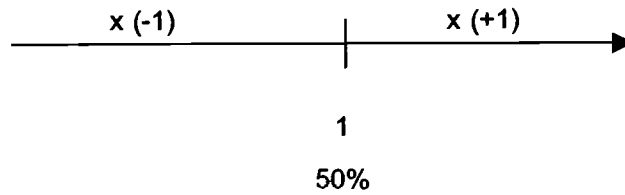
(Total Liabilities / Total Assets) TLTA



## 5. การประกันภัยต่อ

อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับตรง

(Net Premium / Direct Premium) : NPDP

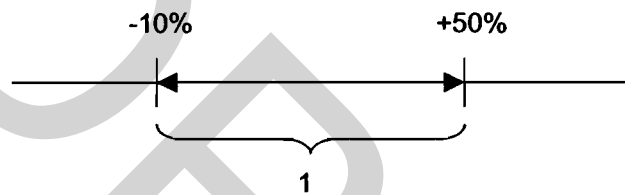


## 6. ความเสถียรภาพ

1) อัตราการเปลี่ยนแปลงเงินกองทุน

(-10%) – (+50%)

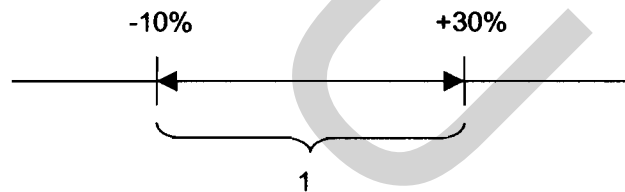
(Change in Capital Fund) : CCF



2) อัตราการเปลี่ยนแปลงเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ

(-10%) – (+30%)

(Change in Net Premium) : CNP



## 2. ถ่วงน้ำหนัก (Weighting)

เมื่อได้ค่าของแต่ละอัตราส่วนซึ่งมีมาตราส่วนเดียวกันแล้ว ก็นำมาถ่วงน้ำหนักตามความสำคัญของแต่ละอัตราส่วน ซึ่งเมื่อพิจารณาธุรกิจประกันวินาศภัยนั้น ผู้เขียนเห็นว่าความสามารถในการรับประกันภัยนั้นมีความสำคัญที่สุด(core business) เพราะเป็นตัววัดประสิทธิภาพของการดำเนินงานธุรกิจประกันวินาศภัย รองลงมาเป็นความสามารถในการลงทุน, การบริหารสินทรัพย์และสภาพคล่อง, ความสามารถในการชำระหนี้สิน ซึ่งมีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากัน (ในรอบเวลา 5 ปี : 2540-2544 : ธุรกิจมีมูลค่าการลงทุนโดยเฉลี่ย 50,336 ล้านบาท มีรายได้สุทธิจากการลงทุน โดยเฉลี่ย 3,559 ล้านบาท ผลตอบแทนจากการลงทุน



โดยเฉลี่ยร้อยละ 7.07)<sup>20</sup> และมีรายได้ส่วนใหญ่จากการลงทุนมากกว่ารายได้จากการรับเสี่ยงภัย<sup>21</sup> นอกจากนี้ในเรื่องของการบริหารสินทรัพย์ให้มีสภาพคล่องรวมทั้งความสามารถในการชำระหนี้สินก็มีความสำคัญต่อการประกอบ ธุรกิจการรับเสี่ยงภัย เนื่องจาก เมื่อบริษัทประกันภัยรับค่าเบี้ยประกันภัยจากผู้เอาประกันภัยแล้ว ย่อมมีภาระที่ต้องรับผิดชอบ (Liabilities to policy holders) หากเกิดความสูญเสีย, เสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินที่ได้รับประกันภัยไว้ จากเหตุผลข้างต้น ผู้เขียนได้ตั้งค่าถ่วงน้ำหนักในแต่ละอัตราส่วนเพื่อใช้ในการทดสอบ เป็น 7 แบบ คือ

ตารางที่ 5.1 แสดงค่าถ่วงน้ำหนัก 7 แบบในแต่ละอัตราส่วน

Ratio	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7
<b>1. ความสามารถในการทำกำไรจากการรับประกันภัย</b>	<b>25.00</b>	<b>19.00</b>	<b>25.00</b>	<b>25.00</b>	<b>19.00</b>	<b>20.00</b>	<b>17.00</b>
1) LR	6.25	4.75	6.25	6.25	4.75	5.00	4.25
2) ER	6.25	4.75	6.25	6.25	4.75	5.00	4.25
3) PR	6.25	4.75	6.25	6.25	4.75	5.00	4.25
4) KR	6.25	4.75	6.25	6.25	4.75	5.00	4.25
<b>2. การลงทุน (ROI)</b>	<b>20.00</b>	<b>19.00</b>	<b>15.00</b>	<b>25.00</b>	<b>19.00</b>	<b>20.00</b>	<b>17.00</b>
<b>3. การบริหารสินทรัพย์และสภาพคล่อง</b>	<b>20.00</b>	<b>17.00</b>	<b>15.00</b>	<b>12.50</b>	<b>19.00</b>	<b>20.00</b>	<b>17.00</b>
1) IATA	10.00	8.50	7.50	6.25	9.50	10.00	8.50
2) LASL	10.00	8.50	7.50	6.25	9.50	10.00	8.50
<b>4. การชำระหนี้สิน</b>	<b>20.00</b>	<b>17.00</b>	<b>15.00</b>	<b>12.50</b>	<b>18.00</b>	<b>20.00</b>	<b>17.00</b>
1) TRCF	10.00	8.50	7.50	6.25	9.00	10.00	8.50
2) TLTA	10.00	8.50	7.50	6.25	9.00	10.00	8.50
<b>5. การประกันภัยต่อ NPDP</b>	<b>7.50</b>	<b>14.00</b>	<b>15.00</b>	<b>12.50</b>	<b>18.00</b>	<b>10.00</b>	<b>17.00</b>
<b>6. ความเสถียรภาพ</b>	<b>7.50</b>	<b>14.00</b>	<b>15.00</b>	<b>12.50</b>	<b>7.00</b>	<b>10.00</b>	<b>15.00</b>
1) CCF	3.75	7.00	7.50	6.25	3.50	5.00	7.50
2) CNP	3.75	7.00	7.50	6.25	3.50	5.00	7.50
<b>รวม</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

<sup>20</sup> 23 ปี กรมการประกันภัย, กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์

<sup>21</sup> การกำกับดูแลธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย โครงการแผนแม่บทกระทรวงพาณิชย์ พ.ศ.2540 - 2544 สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

### 3. จัดลำดับ (Ranking)

เมื่อได้ค่าของแต่ละอัตราส่วนที่ทำการถ่วงน้ำหนักแล้วนำมาหาผลรวมและจัดลำดับความมั่นคงแต่ละบริษัทตามค่าที่ได้

3.1) ทำการถ่วงน้ำหนักทั้ง 7 แบบ ในอัตราส่วนของปี 2538, 2539, 2540, 2541, 2542 และ อัตราส่วนเฉลี่ย (ค่าเฉลี่ย 5 ปีระหว่างปี 2538 ถึง 2542) ซึ่งจะได้ลำดับของบริษัทประกันวินาศภัยเรียงลำดับแตกต่างกัน 42 แบบ

3.2) พิจารณาทีละปี เปรียบเทียบระหว่างแบบการถ่วงน้ำหนักทั้ง 7 แบบโดยดูไปที่ละลำดับทำการคัดเลือกบริษัทที่มีจำนวนซ้ำกันมากที่สุดมาเป็นตัวแทนสำหรับลำดับนั้นๆ และให้คะแนนแก่แบบถ่วงน้ำหนักที่มีบริษัทตรงกับตัวแทน

2538

No.of Ranking	Weight							Company	Score						
	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7		W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7
1	AYD	OCN	OCN	OCN	OCN	AYD	OCN	OCN	0	1	1	1	1	0	1
2	OCN	INT	AYD	INT	INT	OCN	INT	INT	0	1	0	1	1	0	1
3	INT	AYD	INT	IIC	AYD	INT	AYD	INT / AYD	1	1	1	0	1	1	1
4	IIC	IIC	IIC	AYD	IIC	IIC	IIC	IIC	1	1	1	0	1	1	1
5	SRM	MTI	MTI	MTI	MTI	MTI	MTI	MTI	0	1	1	1	1	1	1

3.3) รวมคะแนนในแต่ละแบบถ่วงน้ำหนัก จากแบบการเรียงลำดับที่แตกต่างกันทั้ง 42 แบบ

3.4) แบบการถ่วงน้ำหนักที่มีผลรวมคะแนนมากที่สุดจากข้อ 3.3) จะเป็นแบบการถ่วงน้ำหนักที่ดีที่สุดในการสร้างดัชนีความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัย

### ส่วนที่ 3 : ตรวจสอบดัชนีความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัย

เป็นการตรวจสอบดัชนีความมั่นคงที่ได้ ว่ามีความสอดคล้องกับการศึกษาที่ผ่านมาหรือไม่ และการจัดลำดับ (Ranking) มีการเปลี่ยนแปลงอย่างไรเมื่ออัตราส่วนใดอัตราส่วนหนึ่งมีการเปลี่ยนแปลง พร้อมเสนอปัญหาที่พบและแนะแนวทางแก้ไขสำหรับการศึกษาในอนาคต

## บทที่ 6

### สรุปผลการศึกษาวิจัย และข้อเสนอแนะ

#### 6.1 ผลการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

จากการศึกษาบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย ที่มีเงินกองทุนในปี 2542 สูงสุด 30 บริษัทแรก ได้ข้อมูลดังนี้

ตารางที่ 6.1

รายชื่อบริษัทประกันวินาศภัย 30 บริษัทแรกเรียงตามจำนวนเงินกองทุนในปี 2542

อันดับที่	บริษัท	รหัส	เงินกองทุน (พันบาท)
1	กรุงเทพประกันภัย	BKI	5,276,022
2	ศรีอยุธยาประกันภัย	AYD	4,927,196
3	ภัทรประกันภัย	PHA	2,267,795
4	ทิพย์ประกันภัย	DHP	1,688,020
5	กรุงไทยพาณิชย์ประกันภัย	KPI	1,305,135
6	เทเวศประกันภัย	DVS	1,267,389
7	สามัคคีประกันภัย	SMG	1,070,415
8	ไทยสมุทรประกันภัย	OCN	1,002,565
9	ประกันภัยศรีเมือง	SRM	988,865
10	วิริยะประกันภัย	VIB	931,017
11	ประกันคุ้มภัย	STY	880,163
12	นวกิจประกันภัย	NKI	841,109
13	สินมั่นคงประกันภัย	SMK	745,818
14	นำสินประกันภัย	NSI	617,678
15	ประกันภัยไทยวิวัฒน์	TVI	549,603
16	เมืองไทยประกันภัย	MTI	501,094
17	อาคเนย์ประกันภัย	SEI	495,801
18	จรัญประกันภัย	CHR	474,112

ตารางที่ 6.1 (ต่อ)

อันดับที่	บริษัท	รหัส	เงินกองทุน (พันล้านบาท)
19	บางกอกสหประกันภัย	BUN	453,302
20	ไทยศรีชูริคประกันภัย	TMW	427,109
21	ไพบูลย์ประกันภัย	PAI	304,121
22	ไทยพาณิชย์ประกันภัย	TCM	293,771
23	แอกซ่าประกันภัย	AXA	270,899
24	อินทราประกันภัย	IIC	265,185
25	ประกันภัยสากล	INT	257,424
26	ไทยประกันภัย	TIC	248,905
27	ลิเบอร์ตี้ประกันภัย	LIB	240,144
28	ซีจียู ประกันภัย (ไทย)	CGU	215,787
29	วิธสินประกันภัย	WSN	164,927
30	สหนิรภัยประกันภัย	UNN	159,620

หมายเหตุ บริษัทที่มีเงินกองทุนในปี 2542 มากติดอันดับใน 30 บริษัทแรก แต่ไม่สามารถนำมาวิจัยได้ เนื่องจากเป็นบริษัทที่เพิ่งเปิดดำเนินการในปี 2540 จึงมีผลการดำเนินงานไม่ครบ 5 ปี

- |                      |                            |
|----------------------|----------------------------|
| 1. โอสดสภาประกันภัย  | 6) แอ็ดวานซ์ อินชัวร์รันซ์ |
| 2. ไทยเจริญประกันภัย | 7) พุทธธรรมประกันภัย       |
| 3. ธนชาติประกันภัย   | 8) เอ็กซ์เปอร์ตประกันภัย   |
| 4. ธนวัฒน์ประกันภัย  | 9) เจริญโภคภัณฑ์ประกันภัย  |
| 5. พรภัทรประกันภัย   | 10) สัมพันธ์ประกันภัย      |

เมื่อดำเนินการวิจัยตามวิธีใน ส่วนที่ 1 โดยใช้อัตราส่วนงบการเงินทั้ง 6 ด้าน (ผลการวิจัยโดยละเอียดแสดงในภาคผนวก ก) ได้ผลการวิจัยโดยสรุปดังนี้

ตารางที่ 6.2 แสดงผลการดำเนินงานโดยเฉลี่ย 5 ปี (ปี 2538-2542) ของบริษัทประกันวินาศภัย  
30 บริษัทแรกเรียงตามจำนวนเงินกองทุนในปี 2542

บริษัท	การรับประกันภัย				การลงทุน	การบริหารสินทรัพย์/ สภาพคล่อง		การชำระหนี้สิน		การประ กันภัยต่อ	เสถียรภาพ	
	LR	ER	PR	KR		ROI	IATA	LASL	TRCF		TLTA	NPDP
BKI	/	○	/	/	○	○	/	/	/	/	○	/
AYD	/	○	/	/	○	/	/	/	/	/	/	/
PHA	/	○	/	/	○	/	/	/	/	/	/	/
DHP	/	○	/	/	○	○	/	/	○	○	○	/
KPI	○	○	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
DVS	/	/	/	/	○	/	/	/	/	○	/	/
SMG	/	○	/	/	○	○	/	/	/	/	/	/
OCN	/	○	/	/	/	○	/	/	/	/	/	/
SRM	/	/	/	/	○	/	/	/	/	○	/	/
VIB	○	○	○	○	○	○	/	○	○	/	○	/
STY	○	○	○	/	○	○	/	/	○	/	/	/
NKI	/	○	/	/	○	/	/	/	/	/	/	/
SMK	○	○	○	○	○	○	/	○	○	/	/	/
NSI	○	○	○	/	/	○	/	○	○	/	/	/
TVI	/	/	/	/	○	○	/	○	○	/	/	/
MTI	/	○	/	/	○	/	/	/	○	/	/	/
SEI	/	○	○	/	/	○	/	○	○	/	/	○
CHR	/	○	○	/	/	/	/	/	/	/	/	/
BUN	/	○	/	/	○	○	/	/	○	/	○	/
TMW	○	○	○	○	○	○	/	○	○	/	/	/
PAI	/	○	○	/	/	/	/	/	○	/	/	/
TCM	/	○	○	/	○	/	/	/	/	/	/	/
AXA	/	○	○	/	/	○	/	○	○	/	○	/
IIC	/	○	○	/	/	/	/	/	/	/	/	/
INT	/	○	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
TIC	○	○	○	/	○	/	/	/	○	/	/	/
LIB	○	○	○	○	/	○	○	○	○	/	○	/
CGU	/	○	/	/	○	○	/	○	○	/	/	/
WSN	/	○	○	/	○	/	/	/	/	/	/	/
UNN	/	○	○	/	○	○	/	/	/	○	/	/

หมายเหตุ

/ = ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน

○ = ไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน

## การแปลผล

### 1. อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio = LR) :

พบว่าบริษัทประกันวินาศภัยส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (มีค่าต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม) แต่มีบางบริษัทที่ค่าเฉลี่ยไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน คือ กรุงเทพพาณิชย์ ประกันภัย, วิริยะประกันภัย, ประกันคุ้มภัย, สินมั่นคงประกันภัย, นำสินประกันภัย, ไทยศรีชูริคประกันภัย, ไทยประกันภัย, ลิเบอร์ตี้ประกันภัย ทั้งนี้มีข้อสังเกตว่า วิริยะประกันภัย, สินมั่นคงประกันภัย, ลิเบอร์ตี้ประกันภัย มีอัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมทุกปี

### 2. อัตราค่าใช้จ่าย (Expenses Ratio = ER) :

พบว่าบริษัทประกันวินาศภัยส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (มีค่า > 15%) แต่มีบางบริษัทที่ค่าเฉลี่ยผ่านเกณฑ์มาตรฐาน คือ เทเวศประกันภัย, ประกันภัยศรีเมือง, ประกันภัยไทยวิวัฒน์ ทั้งนี้มีข้อสังเกตว่า เทเวศประกันภัย และ ประกันภัยไทยวิวัฒน์ มีอัตราค่าใช้จ่ายผ่านเกณฑ์มาตรฐานทุกปี

### 3. อัตราส่วนกำไร (Profit Ratio = PR) :

พบว่าบริษัทประกันวินาศภัยมีค่าเฉลี่ยทั้งผ่านและไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน โดยบริษัทที่มีค่าเฉลี่ยผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (มีค่า  $\geq 5\%$ ) มีดังนี้ กรุงเทพประกันภัย, ศรีอยุธยาประกันภัย, ภัทรประกันภัย, ทิพยประกันภัย, กรุงเทพพาณิชย์ประกันภัย, เทเวศประกันภัย, สามัคคีประกันภัย, ไทยสมุทรประกันภัย, ประกันภัยศรีเมือง, นวกิจประกันภัย, ประกันภัยไทยวิวัฒน์, เมืองไทยประกันภัย, บางกอกสหประกันภัย, ประกันภัยสากล และซีจียู ประกันภัย (ไทย) โดยเกือบทุกบริษัท มีอัตราส่วนกำไรผ่านเกณฑ์มาตรฐานทุกปี ยกเว้น นวกิจประกันภัย, ประกันภัยไทยวิวัฒน์ และซีจียู ประกันภัย (ไทย)

### 4. อัตราการรับเสี่ยงภัยไว้เอง (Kenney Ratio = KR) :

พบว่าบริษัทประกันวินาศภัยส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (มีค่า < 400%) แต่มีบางบริษัทที่ค่าเฉลี่ยไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน คือ วิริยะประกันภัย, สินมั่นคงประกันภัย, ไทยศรีชูริคประกันภัย และลิเบอร์ตี้ประกันภัย ทั้งนี้มีข้อสังเกตว่า วิริยะประกันภัย มีอัตราการรับเสี่ยงภัยไว้เองไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานทุกปี

5. ผลตอบแทนจากการลงทุน (Return on Investment = ROI) :

พบว่าบริษัทประกันวินาศภัยส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (มีค่า < อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำธนาคาร) แต่มีบางบริษัทที่ค่าเฉลี่ยผ่านเกณฑ์มาตรฐาน คือ กรุงเทพมหานครประกันภัย, ไทยสมุทรประกันภัย, นำสินประกันภัย, อาคเนย์ประกันภัย, จรัญประกันภัย, ไพบูลย์ประกันภัย, แอกราประกันภัย, อินทประกันภัย, ประกันภัยสากล และลิเบอร์ตี้ประกันภัย ทั้งนี้มีข้อสังเกตว่า นำสินประกันภัย และอินทประกันภัย มีผลตอบแทนจากการลงทุนสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำธนาคารทุกปี

6. อัตราสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวม (Investment Assets / Total Assets = IATA) :

พบว่าบริษัทประกันวินาศภัยมีค่าเฉลี่ยทั้งผ่านและไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน โดยบริษัทที่มีค่าเฉลี่ยผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (มีค่า  $\geq 70 - 80\%$ ) มีดังนี้ ศรีอยุธยาประกันภัย, ภัทรประกันภัย, กรุงเทพมหานครประกันภัย, เทเวศประกันภัย, ประกันภัยศรีเมือง, นวกิจประกันภัย, เมืองไทยประกันภัย, จรัญประกันภัย, ไพบูลย์ประกันภัย, ไทยพาณิชย์ประกันภัย, อินทประกันภัย, ประกันภัยสากล, ไทยประกันภัย และวิชชินประกันภัย โดยเกือบทุกบริษัท มีอัตราสินทรัพย์ลงทุนต่อสินทรัพย์รวมผ่านเกณฑ์มาตรฐานทุกปี ยกเว้น นวกิจประกันภัย, เมืองไทยประกันภัย, ไพบูลย์ประกันภัย, ไทยพาณิชย์ประกันภัย และอินทประกันภัย

7. อัตราสินทรัพย์สภาพคล่องต่อหนี้สินระยะสั้น (Liquid Assets / Short-Term Liabilities = LASL) :

พบว่าบริษัทประกันวินาศภัยส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (มีค่า  $\geq 100\%$ ) แต่มีบางบริษัทที่ค่าเฉลี่ยไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน คือ ลิเบอร์ตี้ประกันภัย โดยมีอัตราสินทรัพย์สภาพคล่องต่อหนี้สินระยะสั้นต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานทุกปี

8. อัตราส่วนเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัยต่อเงินกองทุน (Technical Reserves / Total Capital Fund = TRCF) :

พบว่าบริษัทประกันวินาศภัยส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (มีค่า < 100%) แต่มีบางบริษัทที่ค่าเฉลี่ยไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน คือ วิริยะประกันภัย, สินมั่นคงประกันภัย, นำสินประกันภัย, ประกันภัยไทยวิวัฒน์, อาคเนย์ประกันภัย, ไทยศรีชูริคประกันภัย, แอกราประกันภัย, ลิเบอร์ตี้ประกันภัย และซีจียู ประกันภัย (ไทย) โดยบริษัทที่มีอัตราส่วนเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัยต่อเงินกองทุนสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกปี ได้แก่ วิริยะประกันภัย, สินมั่นคงประกันภัย, อาคเนย์ประกันภัย, ไทยศรีชูริคประกันภัย, และซีจียู ประกันภัย (ไทย)

9. อัตราส่วนหนี้สินทั้งหมดต่อสินทรัพย์รวม (Total Liabilities / Total Assets = TLTA) :

พบว่าบริษัทประกันวินาศภัยมีค่าเฉลี่ยทั้งผ่านและไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน โดยบริษัทที่มีค่าเฉลี่ยผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (มีค่า  $\leq 50\%$ ) มีดังนี้ กรุงเทพมหานคร, ศรีอยุธยา ประกันภัย, ภัทรประกันภัย, กรุงไทยพาณิชย์ประกันภัย, เทเวศประกันภัย, สามัคคีประกันภัย, ไทยสมุทร-ประกันภัย, ประกันภัยศรีเมือง, นวกิจประกันภัย, จรัญประกันภัย, ไทยพาณิชย์ ประกันภัย, อินทรประกันภัย, ประกันภัยสากล, วิชสินประกันภัย และสหนิรภัยประกันภัย โดยเกือบทุกบริษัท มีอัตราส่วนหนี้สินทั้งหมดต่อสินทรัพย์รวมผ่านเกณฑ์มาตรฐานทุกปี ยกเว้น กรุงเทพมหานคร, ประกันภัยศรีเมือง และประกันภัยสากล

10. อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับตรง (Net Premium / Direct Premium = NPDP) :

พบว่าบริษัทประกันวินาศภัยส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (มีค่า  $> 50\%$ ) แต่มีบางบริษัทที่ค่าเฉลี่ยไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน คือ ทิพยประกันภัย, เทเวศประกันภัย, ประกันภัยศรีเมือง และสหนิรภัยประกันภัย เป็นที่น่าสังเกตว่าทั้งสี่บริษัทนี้มีอัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับตรงต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานทุกปี

11. อัตราการเปลี่ยนแปลงเงินกองทุน (Change in Capital Fund = CCF) :

พบว่าบริษัทประกันวินาศภัยส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (มีค่า ระหว่าง  $-10\%$  ถึง  $+50\%$ ) แต่มีบางบริษัทที่ค่าเฉลี่ยไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน คือ กรุงเทพมหานคร, ทิพยประกันภัย, วิริยะประกันภัย, บางกอกสหประกันภัย, แอกราประกันภัย และลิเบอร์ตี้ ประกันภัย โดยมีเพียงบางกอกสหประกันภัยบริษัทเดียว ที่อัตราการเปลี่ยนแปลงเงินกองทุนไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานทุกปี

11. อัตราการเปลี่ยนแปลงเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ (Change in Net Premium = CNP)

พบว่าบริษัทประกันวินาศภัยส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (มีค่า ระหว่าง  $-10\%$  ถึง  $+30\%$ ) มีเพียงบริษัทเดียว คือ อาคเนย์ประกันภัย ที่มีค่าเฉลี่ยไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเบี้ยประกันภัยรับสุทธิในปี 2541, 2542 ไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน

## 6.2 ผลการวิเคราะห์การสร้างดัชนีความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัย

### 6.2.1 ปรับค่ามาตรฐาน (Adjusted Standard Scale)

จากการปรับค่าของแต่ละอัตราส่วนให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน และให้คะแนนตามผลของการผ่าน / ไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานค่ากลาง ซึ่งจากการปรับจะได้มาตรฐานที่ใช้ในการวัด ดังนี้

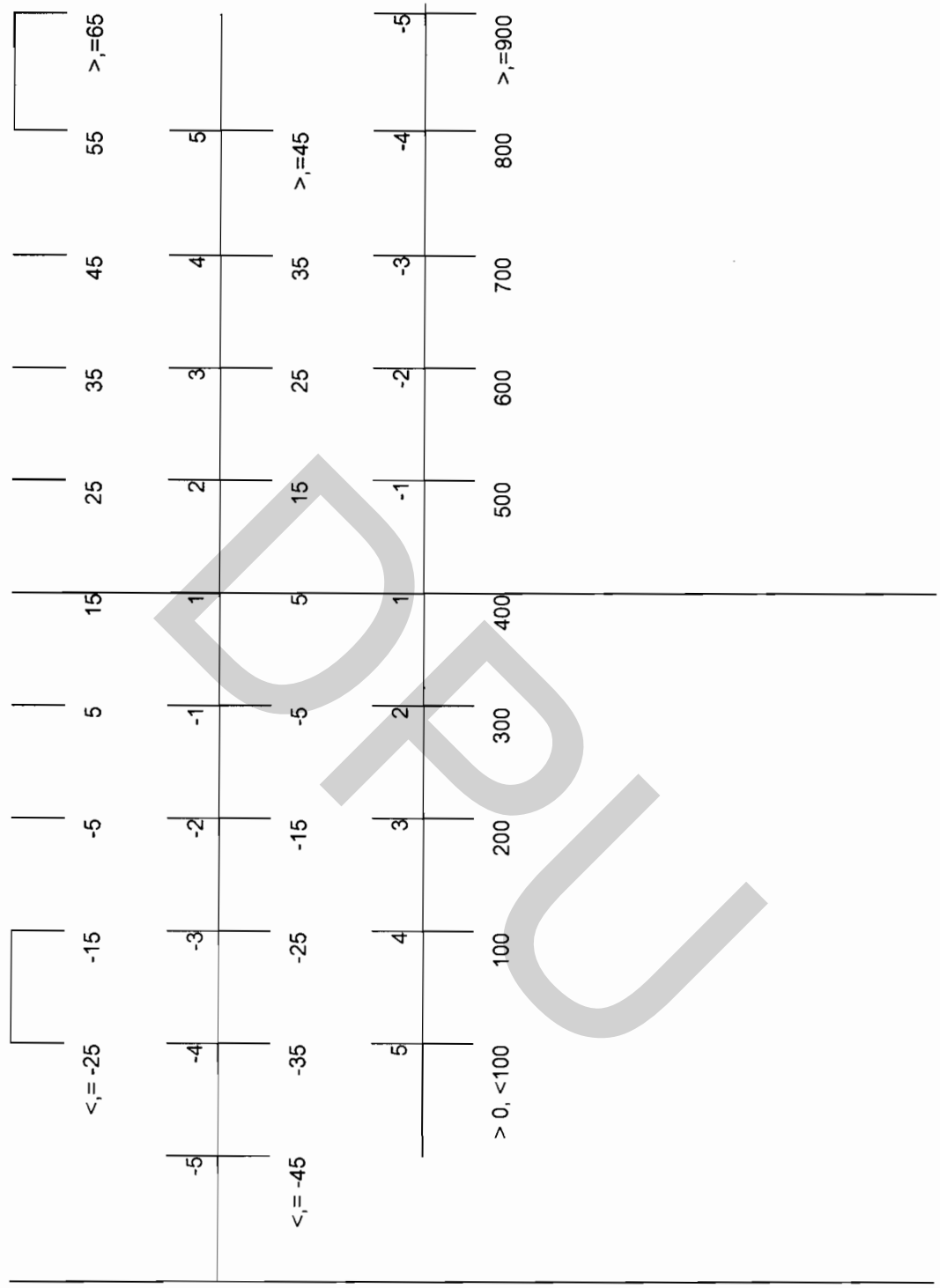


ตารางที่ 6.3 แสดงมาตรฐานของแต่ละอัตราส่วนทั้ง 6 ด้าน

RATIO	SCALE									
	5	4	3	2	1	-1	-2	-3	-4	-5
1) LR										
- 2538 (61.68) <sup>22</sup>	<, <sub>i</sub> =21.68	31.68	41.68	51.68	61.68	71.68	81.68	91.68	101.68	>, <sub>i</sub> =111.68
- 2539 (58.31)	<, <sub>i</sub> =18.31	28.31	38.31	48.31	58.31	68.31	78.31	88.31	98.31	>, <sub>i</sub> =108.31
- 2540 (62.47)	<, <sub>i</sub> =22.47	32.47	42.47	52.47	62.47	72.47	82.47	92.47	102.47	>, <sub>i</sub> =112.47
- 2541 (62.06)	<, <sub>i</sub> =22.06	32.06	42.06	52.06	62.06	72.06	82.06	92.06	102.06	>, <sub>i</sub> =112.06
- 2542 (59.61)	<, <sub>i</sub> =19.61	29.61	39.61	49.61	59.61	69.61	79.61	89.61	99.61	>, <sub>i</sub> =109.61
- Average (60.83) <sup>23</sup>	<, <sub>i</sub> =20.83	30.83	40.83	50.83	60.83	70.83	80.83	90.83	100.83	>, <sub>i</sub> =110.83
2) ER										
	5	4	3	2	1	-1	-2	-3	-4	-5

<sup>22</sup> เป็นอัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนเฉลี่ยของอุตสาหกรรมในแต่ละปี

<sup>23</sup> เป็นอัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนเฉลี่ยของอุตสาหกรรมเฉลี่ย 5 ปี (ปี 2538 – 2542)



3) PR

4) KR

2. **ПРАКТИКА**

ROI	-5	-4	-3	-2	-1	1	2	3	4	5
- 2538 (8.00) <sup>24</sup>	<, <sub>i</sub> =3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	>, <sub>i</sub> =12.00
- 2539 (10.00)	<, <sub>i</sub> =5.00	6.00	7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	>, <sub>i</sub> =14.00
- 2540 (9.75)	<, <sub>i</sub> =4.75	5.75	6.75	7.75	8.75	9.75	10.75	11.75	12.75	>, <sub>i</sub> =13.75
- 2541 (9.875)	<, <sub>i</sub> =4.875	5.875	6.875	7.875	8.875	9.875	10.875	11.875	12.875	>, <sub>i</sub> =13.875
- 2542 (4.625)	<, <sub>i</sub> = -0.375	0.625	1.625	2.625	3.625	4.625	5.625	6.625	7.625	>, <sub>i</sub> =8.625
- Average (8.45) <sup>25</sup>	<, <sub>i</sub> = 3.45	4.450	5.450	6.450	7.450	8.450	9.450	10.450	11.450	>, <sub>i</sub> =12.45

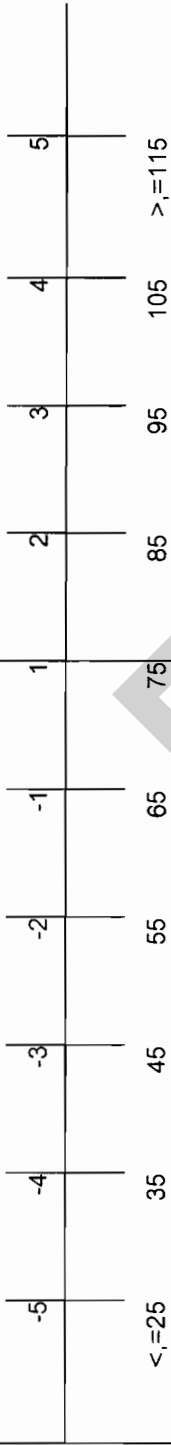
### 3. ภาพบริษัทสินทรัพย์

<sup>24</sup> เป็นอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำธนาคารเฉลี่ยในแต่ละปี

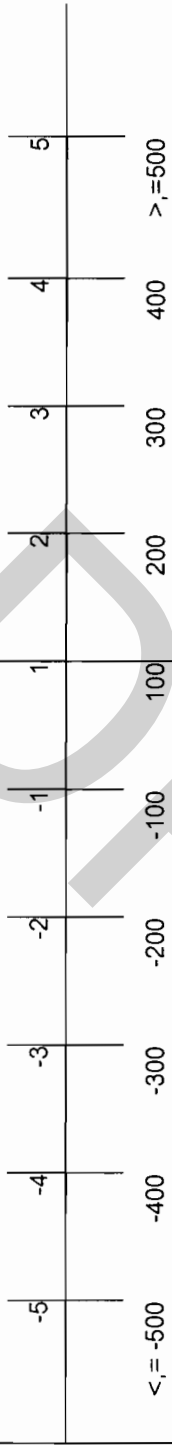
<sup>25</sup> เป็นอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำธนาคารเฉลี่ย 5 ปี (ปี 2538 – 2542)

**และสภาพแวดล้อม**

**1) IATA**



**2) LASL**

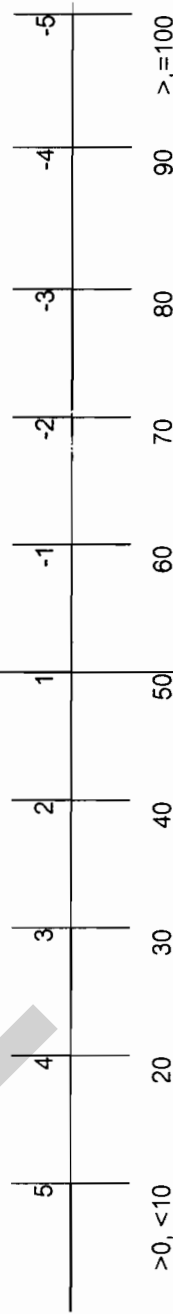


**4. การทำระนาบดิน**

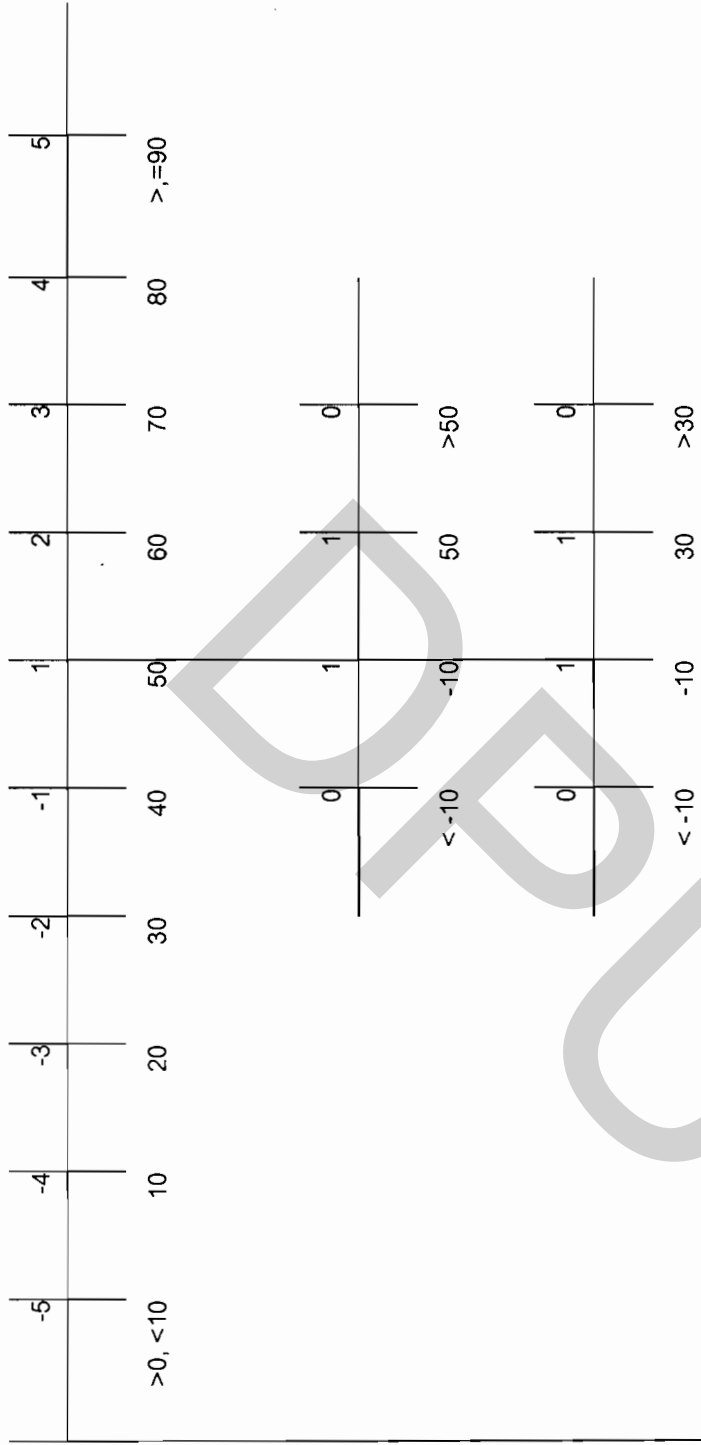
**1) TRCF**



**2) TLTA**



**5. การปรับแก้ภัยตอ**



NPDP

6. ເສັ້ນຊຸມ

1) CCF

2) CNP

จากการนำผลการวิจัยตามส่วนที่ 1 มาดำเนินการวิจัยตามวิธีในส่วนที่ 2 ซึ่งจะได้ค่าคะแนนของแต่ละอัตราส่วนเป็นมาตราส่วนเดียวกันแล้วนำไปถ่วงน้ำหนักตามตารางที่ 5.1

BKI

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	3.09	2.91	2.86	2.36	2.52	2.73
2) ER	2.84	3.10	2.39	2.11	2.14	2.50
3) PR	1.71	1.75	2.09	2.01	2.36	1.99
4) KR	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
2. การลงทุน						
ROI	3.92	4.98	2.16	3.63	2.71	3.60
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	1.23	0.79	1.35	2.11	1.86	0.83
2) LASL	5.00	5.00	3.50	2.41	2.39	4.38
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	5.00	5.00	5.00	4.79	5.00	5.00
2) TLTA	2.90	2.67	2.95	0.19	0.13	1.86
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	3.29	3.00	3.14	3.82	4.13	3.46
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	1.00	-	-	-	1.00	-
2) CNP	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

### 6.2.2 ถ่วงน้ำหนัก (Weighting)

จากคะแนนก่อนการถ่วงน้ำหนักของแต่ละบริษัทจำนวน 6 ชุด (ปี 2538 – 2542 และชุดเฉลี่ย 5 ปีอีก 1 ชุด) นำค่าคะแนนแต่ละชุด มาถ่วงน้ำหนัก 7 แบบ จะได้ค่าคะแนนทั้งหมด 42 ชุด จากนั้นหาผลรวมของค่าคะแนนของแต่ละชุดนำมาจัดเรียงลำดับ

### 6.2.3 จัดลำดับ (Ranking)

จากการเรียงลำดับค่าผลรวมคะแนน จะได้ชุดการจัดลำดับทั้งหมด 42 แบบ (ผลการวิจัยโดยละเอียดแสดงในภาคผนวก ข-1) จากนั้นพิจารณาในแต่ละปี หาบริษัทที่อยู่ในลำดับเดียวกันมากที่สุดข้อมูลที่สุด เป็นตัวแทนในลำดับนั้นๆ ให้คะแนนแบบถ่วงน้ำหนักในลำดับที่มีการเรียงตรงกับตัวแทนในลำดับนั้น

2538

No.of Ranking	Weight							Company	Score						
	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7		W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7
1	AYD	OCN	OCN	OCN	OCN	AYD	OCN	OCN	0	1	1	1	1	0	1
2	OCN	INT	AYD	INT	INT	OCN	INT	INT	0	1	0	1	1	0	1
3	INT	AYD	INT	IIC	AYD	INT	AYD	INT / AYD	1	1	1	0	1	1	1
4	IIC	IIC	IIC	AYD	IIC	IIC	IIC	IIC	1	1	1	0	1	1	1
5	SRM	MTI	MTI	MTI	MTI	MTI	MTI	MTI	0	1	1	1	1	1	1

(ผลการวิจัยโดยละเอียดแสดงในภาคผนวก ข-2)

จากนั้นรวมคะแนนทุกปีในแต่ละแบบถ่วงน้ำหนัก แบบถ่วงน้ำหนักที่มีค่าคะแนนสูงที่สุดจะเป็นแบบถ่วงน้ำหนักที่ดีที่สุด ในการสร้างดัชนีความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัย<sup>26</sup>

Year	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7
2538	10	24	19	11	23	16	21
2539	16	23	23	10	17	19	17
2540	16	22	18	10	25	21	25
2541	11	26	21	17	21	19	22
2542	13	26	18	17	26	19	26
Average	10	25	20	10	25	18	23
Total	76	146	119	75	137	112	134

<sup>26</sup> บนสมมุติฐานของผู้เขียน ซึ่งได้ชี้แจงไว้ในหัวข้อ " 1.3 สมมุติฐานในการศึกษาค้นคว้า "

ซึ่งก็ได้ผลการวิจัยโดยสรุปว่า แบบถ่วงน้ำหนักที่ดีที่สุดในการสร้างดัชนีความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัยคือ แบบที่ 2 (W2) คือมีค่าคะแนนทั้งหมด 146 คะแนน

<b>1. การรับประกันภัย</b>	<b>19.00</b>	<b>4. การชำระหนี้สิน</b>	<b>17.00</b>
1) LR	4.75	1) TRCF	8.50
2) ER	4.75	2) TLTA	8.50
3) PR	4.75		
4) KR	4.75		
<b>2. การลงทุน (ROI)</b>	<b>19.00</b>	<b>5. การประกันภัยต่อ (NPDP)</b>	<b>14.00</b>
<b>3. การบริหารสินทรัพย์และสภาพคล่อง</b>	<b>17.00</b>	<b>6. เสถียรภาพ</b>	<b>14.00</b>
1) IATA	8.50	1) CCF	7.00
2) LASL	8.50	2) CNP	7.00

จากการจัดลำดับของบริษัทประกันวินาศภัย 30 บริษัท โดยใช้ค่าเฉลี่ยของผลการดำเนินงานมาถ่วงน้ำหนักตามแบบที่ 2 (W2) ซึ่งได้ผลการวิจัยการจัดลำดับดังนี้

- ลำดับที่ 1 กรุงเทพมหานครประกันภัย (KPI)
- ลำดับที่ 2 ไทยสมุทรประกันภัย (OCN)
- ลำดับที่ 3 จักรประกันภัย (CHR)
- ลำดับที่ 4 ภัทรประกันภัย (PHA)
- ลำดับที่ 5 ประกันภัยสากล (INT)
- ลำดับที่ 6 ศรีอยุธยาประกันภัย (AYD)
- ลำดับที่ 7 อินทรประกันภัย (IIC)
- ลำดับที่ 8 เมืองไทยประกันภัย (MTI)
- ลำดับที่ 9 ไทยพาณิชย์ประกันภัย (TCM)
- ลำดับที่ 10 นวกิจประกันภัย (NKI)
- ลำดับที่ 11 วิชสินประกันภัย (WSN)
- ลำดับที่ 12 เทเวศประกันภัย (DVS)
- ลำดับที่ 13 ไพบูลย์ประกันภัย (PAI)
- ลำดับที่ 14 ประกันภัยศรีเมือง (SRM)
- ลำดับที่ 15 นำสินประกันภัย (NSI)
- ลำดับที่ 16 แอกร้าประกันภัย (AXA)
- ลำดับที่ 17 สามัคคีประกันภัย (SMG)



- ลำดับที่ 18 กรุงเทพประกันภัย (BKI)
- ลำดับที่ 19 ประกันคุ้มภัย (STY)
- ลำดับที่ 20 ไทยประกันภัย (TIC)
- ลำดับที่ 21 ประกันภัยไทยวิวัฒน์ (TVI)
- ลำดับที่ 22 ทิพยประกันภัย (DHP)
- ลำดับที่ 23 สหนิรภัยประกันภัย (UNN)
- ลำดับที่ 24 บางกอกสหประกันภัย (BUN)
- ลำดับที่ 25 อาคเนย์ประกันภัย (SEI)
- ลำดับที่ 26 สินมั่นคงประกันภัย (SMK)
- ลำดับที่ 27 ลิเบอร์ตี้ประกันภัย (LIB)
- ลำดับที่ 28 ไทยศรีชูริคประกันภัย (TMW)
- ลำดับที่ 29 วิริยะประกันภัย (VIB)
- ลำดับที่ 30 ซีจียู ประกันภัย (ไทย) (CGU)

#### การแปลผล

1. ลำดับที่ 1 ถึง 5 มีค่าเฉลี่ยของผลการดำเนินงานผ่านเกณฑ์มาตรฐานในด้านความสามารถการบริหารสินทรัพย์สภาพคล่อง, การชำระหนี้สิน, การประกันต่อ, อัตราการเปลี่ยนแปลงเงินกองทุน และอัตราการเปลี่ยนแปลงเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ
2. ลำดับที่ 1 ถึง 5 ของปี 2541 ซึ่งเป็นปีที่เศรษฐกิจตกต่ำมาก พบว่าอยู่ใน 5 อันดับแรกของการเรียงลำดับโดยใช้ค่าเฉลี่ยของผลการดำเนินงานเช่นกัน
3. บริษัทที่อยู่ในลำดับที่ 1 ถึง 5 ซึ่งใช้การถ่วงน้ำหนักแบบ W2 พบว่าอยู่ใน 5 อันดับแรกของการเรียงลำดับโดยใช้ค่าถ่วงน้ำหนักอีก 6 แบบที่เหลือเช่นกัน คือ กรุงไทยพาณิชย์ประกันภัย, ไทยสมุทรประกันภัย และภัทรประกันภัย
4. พบว่าใช้ค่าถ่วงน้ำหนักแบบที่ 3 (W3 : ค่าคะแนนวัดความสามารถในการลงทุนต่ำกว่าค่าถ่วงน้ำหนักอีก 6 แบบ) ค่าคะแนนในปี 2541 (ปีที่เศรษฐกิจตกต่ำมาก) จะมีค่าคะแนนสูงกว่าทุกปี
5. ปี 2541 เป็นปีที่ค่าคะแนนของลำดับที่ 30 มีค่าต่ำที่สุด จากการใช้ค่าถ่วงน้ำหนักทั้ง 7 แบบ

6. ปี 2541 เป็นปีที่มีจำนวนบริษัทที่ผลการดำเนินงานไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานมากที่สุด จากการใช้ค่าถ่วงน้ำหนักทั้ง 7 แบบ

7. พบว่าบริษัทที่ผลการดำเนินงานเฉลี่ยไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน จากการใช้ค่าถ่วงน้ำหนักทั้ง 7 แบบ คือ วิริยะประกันภัย, ซีจียู ประกันภัย (ไทย), ลิเบอร์ตีประกันภัย, ไทยศรีชูริคประกันภัย

8. พบว่าทุกปี (2538 – 2542) บริษัทที่อยู่ลำดับที่ 30 จะเป็น 1 ใน 4 บริษัทตามข้อ 7 จากการใช้ค่าถ่วงน้ำหนักแบบที่ 1, 2, 3, 4 และ 6 สำหรับการให้ค่าถ่วงน้ำหนักแบบที่ 5 และ 7 พบว่าใน ปี 2538 บริษัท ทิพยประกันภัยอยู่ในลำดับที่ 30

### 6.3 ผลการตรวจสอบดัชนีความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัย

#### 6.3.1 ความสอดคล้องกับการศึกษาที่ผ่านมา

การศึกษาที่เกี่ยวกับเรื่องความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัยนั้น ได้มีผู้ทำการศึกษาอยู่หลายประเด็นด้วยกัน คือ

- 1 เดือนฉาย สิงห์เทพ<sup>27</sup> (2539)
- 2 ธนชนม์ โอภาเฉลิมพันธุ์<sup>28</sup> (2542)
- 3 สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI)<sup>29</sup> (2542)
- 4 เกษม คุ่มพรสิน<sup>30</sup> (2543)
- 5 กรมการประกันภัย<sup>31</sup> (2545)

ซึ่งสามารถสรุปประเด็นที่น่าสนใจได้ดังนี้

<sup>27</sup> “ความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทรับประกันภัยในธุรกิจประกันวินาศภัย” วิทยานิพนธ์ปริญญาโท จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2539

<sup>28</sup> “ความสามารถในการประกอบการของบริษัทประกันวินาศภัย” วิทยานิพนธ์ปริญญาโท มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2542

<sup>29</sup> การกำกับดูแลธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทย โครงการแผนแม่บทกระทรวงพาณิชย์ พ.ศ. 2540 – 2544 สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

<sup>30</sup> “ศักยภาพของบริษัทประกันวินาศภัยไทยในสหัสวรรษใหม่ : การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ และวิสัยทัศน์”. เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ) คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2543

<sup>31</sup> กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ 23 ปี กรมการประกันภัย กรุงเทพฯ : 2545

หัวข้อศึกษา	เดือนฉาย	ธนะชัม	TDR	เกษม	กรมการประกันภัย	ผู้เขียน
วัตถุประสงค์	<p>ความสามารถในการชำระหนี้</p> <p>- บัญชีที่ทำให้ล้มละลาย</p> <p>- ทั้งอุตสาหกรรม, จำแนกเป็นกลุ่มตามขนาดของเบี้ยประกันภัย และเงินกองทุน แบ่งเป็น ขนาดเล็ก กลาง ใหญ่</p>	<p>ความสามารถในการประกอบกิจการในด้าน</p> <p>การรับประกันภัย, ลงทุน, กระจายความเสี่ยงภัย, ผลกระทบเกิดจากบริษัท</p> <p>ประกันภัยใหม่ แบ่งตามประเภทการประกันภัย (Fire, Marine, Motor, Misc.)*</p>	<p>1. ประสิทธิภาพในการประกอบกิจการ</p> <p>2. ความมั่นคงทางการเงิน</p> <p>- ความเพียงพอทางการเงิน</p> <p>- สภาพคล่อง, ความเสี่ยงทางสินทรัพย์</p> <p>แบ่งเป็น บริษัทต่างชาติ, บริษัทไทยขนาดใหญ่, เล็ก</p>	<p>ความสามารถในการแข่งขัน, ฐานะความมั่นคงทางการเงิน</p>	<p>1. ฐานะการเงินและสภาพคล่อง</p> <p>2. การให้บริการจ่ายเงินผลประโยชน์ / การชดเชยค่าสินไหมทดแทน</p> <p>3. การจัดลำดับความมั่นคงทางการเงินและคุณภาพการให้บริการ</p>	<p>1. ผลการดำเนินงาน</p> <p>2. ศึกษาดูงานจัดลำดับเพื่อนำมาจัดลำดับความมั่นคง</p>
ขอบเขต	<p>- พ.ศ.2533 ถึง พ.ศ.2537</p> <p>- cross section data</p> <p>ของรายงานธุรกิจ</p> <p>ประกันภัย, งบกำไรขาดทุน, งบดุล</p>	<p>- พ.ศ.2521 ถึง พ.ศ.2538</p> <p>- cross section data</p> <p>ของรายงานธุรกิจ</p> <p>ประกันภัย, งบกำไรขาดทุน, งบดุล</p>	<p>- พ.ศ.2534 ถึง พ.ศ.2539</p> <p>- cross section data</p> <p>ของรายงานธุรกิจ</p> <p>ประกันภัย</p>	<p>- พ.ศ.2535 ถึง พ.ศ.2540</p> <p>- cross section data</p> <p>ของรายงานธุรกิจ</p> <p>ประกันภัย, งบกำไรขาดทุน, งบดุล</p>	<p>กรอบนโยบายการดำเนินงานในปี 2545 ที่เกี่ยวกับ การกำกับ, ตรวจสอบด้านความมั่นคง</p>	<p>- พ.ศ.2538 ถึง พ.ศ.2542</p> <p>- cross section data</p> <p>ของรายงานธุรกิจ</p> <p>ประกันภัย, งบกำไรขาดทุน, งบดุล</p>

\* Fire = การประกันอัคคีภัย

\* Marine = การประกันภัยทางทะเล

\* Motor = การประกันภัยรถยนต์

\* Misc = การประกันภัยเบ็ดเตล็ด

หัวข้อศึกษา	เตือนฉาย	อันชนม์	TDRl	เกษม	กรมการประกันภัย	ผู้เขียน
วิธีการ สมการถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression) - Premium to Surplus Ratio (P/S) = $\frac{\text{Net Written Premium}}{\text{Assets - Liability}}$ = $F (P, Wa, WI, CS, G, L, \text{STOCK, FUND, TPF})$ โดยที่ ; $P = \text{Net Written Premium}$ $Wa = \text{เน้นรับงาน Motor}$ $WI = \text{เน้นรับงาน Misc}$ $CS = \text{อัตราส่วนราคาหุ้น}$ สัมพันธ์กับสินทรัพย์	1. ด้านรับประกันภัย ; 1) Loss Ratio 2) Expense Ratio 3) Commission Ratio 4) Profit Ratio 2. ด้านการลงทุน ; 1) Return on Investment 2) Return on Assets 3. การกระจายความเสี่ยง ภัย (Reinsurance) ; 1) <u>Net Written Premium</u> Gross Written Premium 2) <u>Net Claim Paid</u> Total Claim Paid	1. ประสิทธิภาพในการประกอบกิจการ ; 1) Loss Ratio 2) Expense Ratio 3) Combined Ratio 2. ความเพียงพอทางการเงิน ; 1) เงินกองทุน / สินทรัพย์รวม 2) <u>เงินสำรองประกันภัย</u> 3. การประกันภัยรับสุทธิ เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ 3) เงินกองทุน / หนี้สิน 3. สภาพคล่อง, ความเสี่ยง ทางสินทรัพย์ ; 1) <u>สินทรัพย์สภาพคล่องสูง</u> สินทรัพย์ที่มีรายได้	1. Liquidity ; 1) <u>Loss Res.*+O/S Loss*</u> Liquidity Asset 2) <u>Uncollected Premium</u> Direct Premium / 360 2. Leverage ; 1) <u>(Loss Res+O/S Loss)</u> + <u>Unearned Prem.Res.*</u> Total Asset 2) <u>(Loss Res+O/S Loss)</u> + <u>Unearned Prem.Res.</u> Liquidity Asset 3) <u>Unearned Prem.Res.</u> Capital Fund	1. ความมั่นคงทางการเงิน ; 1) ดั่งเงินกองทุนครบถ้วน 2) สภาพคล่องทางการเงิน 2. การบริการ ; 1) สถิติเรื่องร้องเรียน 2) ร่วมมือลดข้อพิพาท 3) ปฏิบัติตามข้อวินิจฉัย 3. การดำเนินงาน ; 1) ส่งรายงานครบ,ตรงเวลา 2) ส่งเงินสมทบเข้ากองทุน 3) ร่วมมือตามมติสมาคมฯ	1. การทำกำไรจาก การรับประกันภัย ; 1) Loss Ratio 2) Expense Ratio 3) Profit Ratio 4) Kenny Ratio 2. การลงทุน ; Return on Investment 3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง ; 1) <u>Investment Assets</u> Total Assets 2) <u>Liquid Assets</u> Short-Term Liabilities	

\* Loss Res. = Loss Reserve

\* O/S Loss = Outstanding Loss

\* Unearned Prem.Res. = Unearned Premium Reserve

หัวข้อศึกษา	เดือนฉาย	ธนะชนม์	TDRl	เกษม	กรมการประกันภัย	ผู้เขียน
วิชาการ (ต่อ) G = บริษัทในเครือเดียวกัน L = นโยบายรับงาน Health STOCK = การเข้าตลาด หลักทรัพย์ FUND = มูลค่าเงินกองทุน TPF = Total Profit	4. ผลกระทบเกิดจากบริษัท ประกันภัยใหม่ ; วิเคราะห์เชิงคุณภาพ	2) สินทรัพย์สภาพคล่องต่ำ สินทรัพย์ที่มีรายได้ 3) สินทรัพย์หมุนที่มีตลาดของ สินทรัพย์ที่มีรายได้	3. Profitability ; 1) <u>Net Profit</u> Net Written Premium 2) <u>Net Profit</u> Total Asset 3) <u>Investment Income</u> Average Investment Asset 4) <u>Investment Asset</u> Total Asset 4. Management ; 1) <u>Loss Incurred</u> Net Earned Premium 2) <u>Disbursement</u> Net Written Premium 3) <u>Net Written Premium</u> Gross Written Premium	4. การชำระหนี้สิน ; 1) <u>Technical Reserves</u> Total Capital Fund 2) <u>Total Liabilities</u> Total Assets 5. การประกันภัยต่อ ; Net Prem. / Direct Prem. 6. ความเสียหาย ; 1) <u>Change in Capital Fund</u> (current yr. - previous yr.) Capital Fund (previous yr.) 2) <u>Change in NWP*</u> (current yr. - previous yr.) NWP (previous yr.)		98

\* NWP = Net Written Premium

หัวข้อศึกษา	เดือนฉาย	ธันวาคม	TDRI	ประเภท	กรมการประกันภัย	ผู้เขียน
หัวข้อศึกษา วิธีการ (ต่อ)				5. Stability ; 1) <u>Net Written Premium</u> Capital Fund 2) <u>Min Solvency Required</u> Capital Fund 6. Growth ; 1) <u>Change in NWP</u> (current yr. - previous yr.) NWP (previous yr.) 2) <u>Change in Capital Fund</u> (current yr. - previous yr.) Capital Fund (previous yr.) 7. Personnel Efficiency ; 1) <u>Net Written Premium</u> Salary + Welfare Exp. 2) <u>Net Profit</u> Salary + Welfare Exp.		93

หัวข้อศึกษา	เดือนฉาย	ธนาคาร	TDR	เกษม	กรมการประกันภัย	ผู้เขียน
หัวข้อศึกษา วิธีการ (ต่อ)				3) <u>Total Asset</u> Salary + Welfare Exp.* 8. Risk Management ; 1) <u>Total R/I Prem.Ceded</u> Total Prem. Received <i>minus</i> <u>Total Claim Received</u> from R/I Ceded Total Claim Paid 2) <u>Net R/I Prem.Ceded</u> Net Prem. Received <i>minus</i> <u>Net Claim Received</u> from R/I Ceded Net Claim Paid		

\* Exp. = Expense

จากตารางสรุปประเด็นสำคัญของความสอดคล้องกับการศึกษาที่ผ่านมา พบว่ามีความใกล้เคียงกับการศึกษาของ

**ธนชนม์ โอภาเฉลิมพันธุ์** ในประเด็นการวิเคราะห์เรื่องความสามารถในด้านการทำกำไรจากการรับประกันภัย, ด้านการลงทุน, การรับประกันภัยต่อ

- ด้านการทำกำไรจากการรับประกันภัย

เป็นการวิเคราะห์โดยใช้อัตราส่วนทางการเงิน คือ Loss Ratio, Expense Ratio, Profit Ratio เหมือนกัน แตกต่างกันในส่วนที่การวิเคราะห์ของธนชนม์ใช้ Commission Ratio แต่ผู้เขียนได้นำค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เข้าไปรวมแล้วใน Expense Ratio  $\{[(Working\ Expenses + Comm.\& Brokerage) / Net\ Premium] \times 100\}$  และนอกจากนี้ผู้เขียนยังได้นำ Kenny Ratio (อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเงินกองทุน) มาเป็นปัจจัยร่วมในการวิเคราะห์ด้วยเนื่องจากเห็นว่าเป็นดัชนีวัดความเสี่ยงของการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย เพราะเป็นการวิเคราะห์ว่าบริษัทมีอัตราการรับเสี่ยงภัยไว้เองเหมาะสมหรือไม่

- ด้านการลงทุน

อัตราส่วนทางการเงินที่ธนชนม์ใช้วิเคราะห์ด้านนี้มี 2 อัตราส่วนคือ Return on Investment  $[ROI = (Net\ Investment\ Income / Investment\ Assets) \times 100]$  และ Return on Assets  $[ROA = (Net\ Investment\ Income / Total\ Assets) \times 100]$  ในขณะที่ผู้เขียนพิจารณา ROI เพียงอัตราส่วนเดียว แต่ก็ได้เพิ่มเติมการวิเคราะห์ในเรื่องของการบริหารสินทรัพย์และสภาพคล่องโดยใช้อัตราส่วน  $Investment\ Assets / Total\ Assets$

- การรับประกันภัยต่อ

ธนชนม์ใช้อัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง และอัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนจ่ายสุทธิต่อค่าสินไหมทดแทนจ่ายจากการรับประกันภัยโดยตรง เพื่อศึกษาว่าบริษัทมีการกระจายความเสี่ยงภัย ที่ทำให้บริษัทลดค่าใช้จ่ายทางด้านสินไหมทดแทนลงได้หรือไม่ แต่เนื่องจากผู้เขียนต้องการเน้นการวิเคราะห์ว่าบริษัทประกันวินาศภัยมีศักยภาพในการรับเสี่ยงภัยไว้เองเพียงใด หรือมีการโอนความเสี่ยงภัย โดยการเอาประกันภัยต่อ (Reinsurance) อย่างไร จึงใช้เฉพาะอัตราส่วนเบี้ยประกันภัยรับสุทธิต่อเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงเท่านั้น

สำหรับผลการวิเคราะห์ทั้ง 3 ด้านข้างต้นนี้ ไม่สามารถนำมาเปรียบเทียบกันได้อีกเนื่องจากของธนชนม์วิเคราะห์แยกเป็นแต่ละอัตราส่วนมิได้วิเคราะห์รวมปัจจัยทุกตัวโดยใช้ค่าถ่วงน้ำหนักเช่นของผู้เขียน และอีกประการธนชนม์ได้นำเสนอผลการวิเคราะห์แยกเป็นรายปีและตามประเภทของการรับประกันภัย



**เกษม คุ่มพรสิน** ในประเด็นการวิเคราะห์เรื่องความสามารถในด้านการบริหารสินทรัพย์และสภาพคล่อง รวมทั้งในด้านความเสถียรภาพ ซึ่งการใช้อัตราส่วนในการวิเคราะห์มีความใกล้เคียงกันมาก แต่แตกต่างกันในเรื่องของวิธีการ กล่าวคือ

- การถ่วงน้ำหนัก

เกษมจะให้น้ำหนักแต่ละอัตราส่วนมีความสำคัญเท่ากัน (= 1.00) เว้นแต่อัตราส่วนที่มีองค์ประกอบใกล้เคียงกันมาก ก็จะทำให้น้ำหนักเป็นกึ่งหนึ่ง (= 0.50) ซึ่งจากอัตราส่วนทั้งสิ้น 21 อัตราส่วน (กระจายอยู่ใน 8 กลุ่ม) คำนำน้ำหนักอัตราส่วนรวมเป็น 15.50

สำหรับผู้เขียนให้ค่าถ่วงน้ำหนักแต่ละอัตราส่วนมีความสำคัญไม่เท่ากัน ซึ่งมากน้อยเป็นไปตามสมมติฐานของผู้เขียน โดยค่าถ่วงน้ำหนักรวมจะเป็น 100.00 จากอัตราส่วนทั้งสิ้น 12 อัตราส่วน (กระจายอยู่ใน 6 กลุ่ม)

- การให้คะแนน

การให้คะแนนของเกษมจะแบ่งเป็นคะแนนเหนือมาตรฐาน (เต็ม 100.00 คะแนน), มาตรฐาน (เต็ม 75.00 คะแนน) และต่ำกว่ามาตรฐาน (เต็ม 50.00 คะแนน) โดยจะกระจายค่าคะแนนโดยใช้ค่าถ่วงน้ำหนักที่ได้ให้ไว้ในแต่ละอัตราส่วนในตอนแรกแล้ว (เกณฑ์มาตรฐานจะใช้เกณฑ์แบบวัตคิวลีย์ และเกณฑ์แบบจิตพิสัย)

ผู้เขียนพิจารณาเห็นว่าอัตราส่วนทางการเงินแต่ละอัตราส่วนมีค่าตัวเลขของเกณฑ์มาตรฐานแตกต่างกันไป จึงต้องมีการปรับให้มีค่าอยู่ในเกณฑ์เดียวกัน เพื่อไม่ให้ค่าที่ได้เกิดการเบี่ยงเบน เนื่องจากได้มีการจัดค่าถ่วงน้ำหนักของอัตราส่วนในแต่ละกลุ่มอยู่แล้ว โดยค่าคะแนนที่ปรับนั้นหากอยู่เหนือมาตรฐาน ก็จะปรับด้วย (+1) หากอยู่ต่ำกว่ามาตรฐาน ก็จะปรับด้วย (-1) ในกรณีที่ค่ามาตรฐานมีค่าเป็นช่วง ก็จะปรับด้วย 0 หากอยู่นอกเกณฑ์มาตรฐาน (เกณฑ์มาตรฐานจะใช้เกณฑ์แบบจิตพิสัย แต่มี 2 อัตราส่วนที่ใช้ค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมคือ Loss Ratio, ROI)

- การจัดลำดับ

หลังจากที่ได้ค่าคะแนนรวมในแต่ละปี เกษมได้ทำการจัดกลุ่มเป็น 3 กลุ่มคือ กลุ่มคะแนนสูง กลุ่มคะแนนปานกลาง และกลุ่มคะแนนต่ำ โดยให้กลุ่มคะแนนมากที่สุดและกลุ่มคะแนนต่ำสุดมีจำนวนบริษัทประมาณกลุ่มละ 1 ใน 4 จากการก็นำมาจัดลำดับชั้นโดย

ก) A+ : อยู่ในกลุ่มคะแนนสูงไม่ว่าจะใช้เกณฑ์ใดวัด = [(สูง, สูง)]

ข) A : อยู่ในกลุ่มคะแนนสูงเมื่อใช้เกณฑ์หนึ่ง แต่อยู่ในกลุ่มคะแนนปานกลางเมื่อใช้อีกเกณฑ์ = [(สูง, ปานกลาง)] หรือ [(ปานกลาง, สูง)]

ค) B+ : อยู่ในกลุ่มคะแนนปานกลางไม่ว่าจะใช้เกณฑ์ใดวัด = [(ปานกลาง, ปานกลาง)]

ง) B : อยู่ในกลุ่มคะแนนต่ำเมื่อใช้เกณฑ์หนึ่ง หรือแต่อยู่ในกลุ่มคะแนนปานกลาง  
เมื่อใช้อีกเกณฑ์ = [(ปานกลาง, ต่ำ)] หรือ [(ต่ำ, ปานกลาง)] หรือ [(ต่ำ, ต่ำ)]

สำหรับการจัดลำดับของผู้เขียนทำโดยนำค่าคะแนนที่ถ่วงน้ำหนักแล้วมาหาผลรวม  
และนำมาเรียงลำดับตามค่าคะแนนมาก, น้อย

สำหรับผลการวิเคราะห์ เนื่องจากเกษมนำเสนอในรูปของการจัดลำดับชั้นของแต่ละ  
บริษัทเป็นรายปี ซึ่งต่างจากการนำเสนอของผู้เขียนซึ่งใช้ค่าเฉลี่ย 5 ปีนำมาเรียงลำดับเป็นราย  
บริษัท ซึ่งพอจะเปรียบเทียบผลการวิเคราะห์ได้ดังนี้

ผู้เขียน		เกษม					
บริษัท	เรียงตามลำดับ เฉลี่ย 5 ปี (2538 – 2542)	2540	2539	2538	2537	2536	2535
KPI	1	B+	B+	B+	B+	B+	B+
OCN	2	A+	A+	A	A+	A+	A+
CHR	3	B+	B+	A+	B+	B+	B+
PHA	4	A+	A+	A+	A+	A+	A+
INT	5	A+	A+	A+	B+	A+	A
AYD	6	A	A+	A	A+	A+	A+
IIC	7	B+	A	A	B+	B+	B+
MTI	8	A+	A+	B+	B+	B+	A
TCM	9	A	B+	B+	B+	A	B+
NKI	10	A	B+	B+	A	A	B+
WSN	11	A	A	A+	A	A+	A+
DVS	12	B+	B+	B+	A+	B+	A
PAI	13	B	B+	B+	B+	B+	B+
SRM	14	A+	A+	A+	B+	A+	A+
NSI	15	B+	B+	B+	A+	A	B+
AXA	16	A	B+	B+	B	B	B
SMG	17	B+	B+	A+	A+	A+	A+
BKI	18	A+	A+	A+	A	A	A+
STY	19	A+	B+	B+	A+	B+	B+
TIC	20	B+	B+	B+	A	A	A

TVI	21	B+	B+	B+	B+	B+	B+
DHP	22	A+	A	B+	B	B+	A
UNN	23	A	B+	B+	B+	B+	B+
BUN	24	B	B	B+	A	B+	B+
ผู้เขียน		เกษม					
บริษัท	เรียงตามลำดับ เฉลี่ย 5 ปี (2538 – 2542)	2540	2539	2538	2537	2536	2535
SEI	25	A	B	B+	B+	B	B+
SMK	26	B+	B+	B	B	B+	B
LIB	27	B	B	B	B	B	B
TMW	28	B	B	B+	B	B	B
VIB	29	B	A	B+	B	B	B
CGU	30	B	B+	B+	B+	B+	A

จากตารางเปรียบเทียบข้างต้นนั้นเป็นเพียงการเปรียบเทียบเพื่อให้เห็นภาพของการวิเคราะห์ความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัยที่มีวิธีการวิเคราะห์แตกต่างกัน 2 แบบ หากจะนำผลการวิเคราะห์มาเชื่อมโยงกัน ก็อาจจะสรุปให้เห็นภาพการเชื่อมโยงกันได้ดังนี้

1 บริษัทที่อยู่ในลำดับที่ 1 ถึง 10 ตามผลการวิเคราะห์ของผู้เขียน เมื่อเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ของเกษมพบว่า

- 63% อยู่ในคะแนนมาตรฐานสูง ซึ่งในบางปีอาจมีเกณฑ์ใดเกณฑ์หนึ่งที่คะแนนมาตรฐานปานกลาง คือ [(สูง, สูง)] / [(ปานกลาง, สูง)] / [(สูง, ปานกลาง)]
- 37% อยู่ในคะแนนมาตรฐานปานกลาง คือ [(ปานกลาง, ปานกลาง)] ทั้งนี้ได้ทำการตัดผลการวิเคราะห์ของบริษัทกรุงไทยพาณิชย์ ออกเพื่อไม่ให้ผลเบี่ยงเบน เนื่องจากมีค่าคะแนนมาตรฐานปานกลางทุกปีตั้งแต่ปี 2535 ถึง 2540

2 บริษัทที่อยู่ในลำดับที่ 11 ถึง 20 พบว่า

- 60% อยู่ในคะแนนมาตรฐานปานกลาง ซึ่งในบางปีอาจมีเกณฑ์ใดเกณฑ์หนึ่งที่คะแนนมาตรฐานต่ำ คือ [(ปานกลาง, ปานกลาง)] / [(ปานกลาง, ต่ำ)] / [(ต่ำ, ปานกลาง)]

- 13% อยู่ในคะแนนมาตรฐานปานกลาง ซึ่งอาจมีเกณฑ์ใดเกณฑ์หนึ่งที่คะแนนมาตรฐานสูง คือ [(ปานกลาง, สูง)] / [(สูง, ปานกลาง)]
- 27% ที่บางปีอยู่ในคะแนนมาตรฐานสูง คือ [(สูง, สูง)]

ทั้งนี้ได้ทำการตัดผลการวิเคราะห์ของบริษัทวิธสิน และบริษัทกรุงเทพออกเพื่อไม่ให้ผลเบี่ยงเบน เนื่องจากมีค่าคะแนนมาตรฐานสูง (แม้บางปีที่มีเกณฑ์ใดเกณฑ์หนึ่งที่คะแนนมาตรฐานปานกลาง) ทุกปีตั้งแต่ปี 2535 ถึง 2540

3) บริษัทที่อยู่ในลำดับที่ 21 ถึง 30 พบว่า

- 50% อยู่ในคะแนนมาตรฐานต่ำ (ซึ่งอาจมีเกณฑ์ใดเกณฑ์หนึ่งที่คะแนนมาตรฐานปานกลาง) คือ [(ปานกลาง, ต่ำ)] / [(ต่ำ, ปานกลาง)] / [(ต่ำ, ต่ำ)]
- 35% อยู่ในคะแนนมาตรฐานปานกลาง คือ [(ปานกลาง, ปานกลาง)]
- 15% อยู่ในคะแนนมาตรฐานสูง ซึ่งในบางปีอาจมีเกณฑ์ใดเกณฑ์หนึ่งที่คะแนนมาตรฐานปานกลาง คือ [(สูง, สูง)] / [(ปานกลาง, สูง)] / [(สูง, ปานกลาง)] ทั้งนี้ได้ทำการตัดผลการวิเคราะห์ของบริษัทประกันภัยไทยวิวัฒน์ และบริษัทสหนิรภัยออกเพื่อไม่ให้ผลเบี่ยงเบน เนื่องจากบริษัทประกันภัยไทยวิวัฒน์มีค่าคะแนนมาตรฐานปานกลางทุกปี สำหรับบริษัทสหนิรภัยมีค่าคะแนนมาตรฐานปานกลาง 5 ปีและมีปีที่ มีเกณฑ์ใดเกณฑ์หนึ่งที่คะแนนสูง

4) เนื่องจากการวิเคราะห์ของเกษมนำเสนอเป็นรายปี ไม่ได้ทำค่าเฉลี่ย 6 ปี (2535 – 2540) ประกอบกับการจัดกลุ่มเกณฑ์มาตรฐานมีช่วงคาบเกี่ยวระหว่างเกณฑ์คะแนนคือ

A = [(สูง, ปานกลาง)] หรือ [(ปานกลาง, สูง)]

B = [(ปานกลาง, ต่ำ)] หรือ [(ต่ำ, ปานกลาง)] หรือ [(ต่ำ, ต่ำ)]

ดังนั้นการเปรียบเทียบจึงไม่ชัดเจนนัก

5) เนื่องจากเกษมมีเกณฑ์การจัดกลุ่มคะแนนปานกลางที่ 2 ใน 4 ของจำนวนบริษัทที่นำมาจัดลำดับ ดังนั้นจึงทำให้ผลการวิเคราะห์ออกมาเป็นว่าบริษัทส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์คะแนนปานกลาง

### 6.3.2 กรณีตัวอย่าง – บริษัทรัตนโกสินทร์ประกันภัย จำกัด

เนื่องจากบริษัทรัตนโกสินทร์ประกันภัย จำกัดได้ขาดการส่งรายงานประจำปีต่อกรมการประกันภัยตั้งแต่ปี 2540 และต่อมาภายหลังได้ปิดกิจการลง ดังนั้นผู้เขียนจึงได้ทำการวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินต่างๆ ตลอดจนได้ทำการทดสอบดัชนีวัดความมั่นคงในปี 2537 ถึง 2539 ได้ผลดังนี้

• การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

Ratio	2537	2538	2539	Average
1. การรับประกันภัย				
1) LR	●	●	●	●
2) ER	●	●	●	●
3) PR	/	●	/	●
4) KR	●	●	●	●
2. การลงทุน				
ROI	●	/	●	●
3. การบริหารสินทรัพย์และสภาพคล่อง				
1) IATA	●	●	●	●
2) LASL	●	●	●	●
4. การชำระหนี้สิน				
1) TRCF	●	●	●	●
2) TLTA	●	●	●	●
5. การรับประกันภัยต่อ				
NPDP	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ				
1) CCF	●	●	●	●
2) CNP	●	/	/	●

หมายเหตุ / = ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน

● = ไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน

จะเห็นว่าผลการดำเนินงาน 3 ปี ก่อนปิดกิจการลง ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย 3 ปี (ปี 2537 – 2539) ของอัตราส่วนทางการเงินด้านการรับประกันภัย, การลงทุน, การบริหารสินทรัพย์และสภาพคล่อง, การชำระหนี้สิน และด้านเสถียรภาพ ไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้นด้านประกันภัยต่อที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน (หมายความว่ามีการเอาประกันภัยอย่างน้อยกว่า 50% ของเบี้ย

ประกันภัยรับตรง) ซึ่งเป็นเพราะบริษัทรัตนโกสินทร์ประกันภัย จำกัด มีการรับประกันภัยรถยนต์ค่อนข้างมาก คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยประมาณ 96% ของเบี้ยประกันภัยรับตรงทั้งหมด

#### • การวิเคราะห์การสร้างความมั่นคง

ปี	2537	2538	2539	Average
ค่าคะแนน	-17.87	10.54	-117.62	-22.32

เมื่อนำข้อมูลของอัตราส่วนทางการเงินต่างๆมาถ่วงน้ำหนักตามแบบ W2 ซึ่งเป็นดัชนีวัดความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัย พบว่าค่าคะแนนเฉลี่ยติดลบ อธิบายได้ว่า ผลการดำเนินงานของบริษัทนี้ 3 ปีที่ผ่านมา (ปี2537 – 2539) โดยเฉลี่ยแล้วขาดความมั่นคง ซึ่งหากพิจารณาในรายปี ก็จะได้เห็นว่า ปี 2538 มีค่าคะแนนเป็นบวก ซึ่งสามารถอธิบายได้ว่า ปี 2538 มีอัตราส่วนทางการเงิน 3 ด้านที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน คือ ด้านการลงทุน, ด้านการเอาประกันภัยต่อ และด้านเสถียรภาพในส่วนของอัตราค่าเบี้ยเปลี่ยนแปลงเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ

#### 6.3.3 สรุปและข้อเสนอแนะ

##### • การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

ซึ่งหากจะพิจารณาโดยละเอียดแล้ว ค่าใช้จ่ายที่นำมาคำนวณอัตราส่วนนี้ก็คือ ค่าใช้จ่ายในการรับ

##### 1. บริษัทประกันวินาศภัยส่วนใหญ่ไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานในอัตราส่วนค่าใช้จ่าย

(Expense Ratio) ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงองค์ประกอบของอัตราส่วนนี้จะประกอบไปด้วย

$\{ \text{ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน} + \text{ค่านายหน้า} \} / \text{เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ} \times 100$

ประกันภัย (Underwriting Expenses) + ค่าใช้จ่ายในการจัดการสินไหมทดแทน (Loss

Adjustment Expenses) + ค่าจ้างหรือค่าบำเหน็จ (Commissions or Brokerages)

ค่าใช้จ่ายที่เป็นส่วนใหญ่อีกคือ ค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัย หากบริษัทประกันวินาศภัยสามารถดำเนินธุรกิจโดยเสริมสร้าง, พัฒนาบุคลากรไปพร้อมๆกับการปรับปรุงขั้นตอนการทำงาน ลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นลง ก็จะทำให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจ สำหรับในเรื่องการลดค่าใช้จ่ายในด้านเอกสาร, รายงานต่างๆ ขณะนี้ สมาคมประกันวินาศภัย ร่วมด้วยบริษัท

ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน) และบริษัทสมาชิกก็ได้ดำเนินการหาแนวทางลดค่าใช้จ่ายในด้านการส่งข้อมูลสถิติต่างๆให้เป็นในรูปแบบ Electronic Data มากขึ้น

นอกจากนี้ผู้เขียนยังมีความเห็นว่า หากบริษัทประกันวินาศภัยมีขนาดเล็ก ย่อมส่งผลทำให้ไม่มีความได้เปรียบจากผลของการประหยัดจากขนาดของกิจการ (economy of scale) อีกด้วย

2. เนื่องจากปีที่ทำการวิเคราะห์เป็นช่วงปี 2538 – 2542 ซึ่งเป็นช่วงที่เศรษฐกิจตกต่ำ จึงทำให้ผลของการวิเคราะห์ความสามารถในการลงทุน, ความสามารถในการบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง(ในอัตราสินทรัพย์ลงทุน / สินทรัพย์รวม) ของบริษัทประกันวินาศภัยส่วนใหญ่ไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน แต่อย่างไรก็ตามผู้เขียนก็ยังมีความเห็นว่าการวิเคราะห์ความสามารถทั้ง 2 ด้านของบริษัทประกันวินาศภัยยังเป็นเรื่องที่น่าเป็นห่วง เนื่องจากในการดำเนินธุรกิจประกันวินาศภัยนั้น สภาพคล่องจะมีความสำคัญมากเพราะเป็นธุรกิจที่ต้องการเงินหมุนเวียนในระยะสั้นมากกว่าในระยะยาว ดังนั้นในการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัยควรคำนึงในด้านสภาพคล่อง, อัตราผลตอบแทน รวมถึงความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น

3. ในการวิเคราะห์เรื่องความสามารถในการทำกำไรจากการรับประกันภัย และด้านการรับประกันภัยต่อ นั้น ผู้เขียนใช้ภาพรวมของการรับประกันภัยทุกประเภท ซึ่งผลที่ได้จะเป็นภาพรวมอาจจะไม่ชัดเจนนัก เนื่องจากการรับประกันภัยแต่ละประเภทมีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างกันออกไป เช่น การรับประกันภัยรถยนต์ จะมีอัตราค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio) ที่สูงกว่าการประกันอัคคีภัย หรือการรับประกันภัยเบ็ดเตล็ดก็จะมีอัตราการทำประกันภัยต่อมากกว่าการรับประกันภัยรถยนต์

#### ● การวิเคราะห์การสร้างความมั่นคง

1. อัตราส่วนที่ผู้เขียนนำมาวิเคราะห์นั้นจะเน้นการวิเคราะห์ความสามารถในการดำเนินงานธุรกิจประกันวินาศภัยที่มีความมั่นคงเพียงใด ไม่ได้เน้นการวิเคราะห์รวมไปถึงเรื่องประสิทธิภาพในการบริหารงาน ซึ่งในการศึกษาในอนาคตผู้ที่ทำศึกษาอาจนำปัจจัยเรื่องนี้เป็นองค์ประกอบในการวิเคราะห์เพิ่มเติมได้ เพื่อให้เห็นภาพทั้งการดำเนินงานธุรกิจประกันภัย (Risk Management) และการบริหารการจัดการทั่วไป (General Management) ของบริษัทประกันวินาศภัย

2. เนื่องจากเกณฑ์มาตรฐานที่ใช้ของอัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนและผลตอบแทนจากการลงทุนเป็นค่าเฉลี่ยของ อุตสาหกรรมในแต่ละปี ดังนั้นมาตรฐานในการปรับค่ามาตรฐานของอัตราส่วนนี้ต้องมีการปรับปรุงหากมีการวิเคราะห์ในปีที่แตกต่างจากช่วง 2538 – 2542

3. ในการตั้งค่าคะแนนการถ่วงน้ำหนัก หากยังใช้สมมติฐานต่างๆอย่างที่คุณเขียนนำเสนอ แม้ใช้ค่าคะแนนที่แตกต่างไปจากของผู้เขียน ผลการวิเคราะห์ก็ยังคงเหมือนเดิม เนื่องจากการให้น้ำหนักความสำคัญในแต่ละด้านยังคงเดิม

4. จากการวิเคราะห์ที่ว่า แบบถ่วงน้ำหนักที่มีค่าคะแนนสูงที่สุดจะเป็นแบบถ่วงน้ำหนักที่ดีที่สุด ซึ่งก็คือแบบถ่วงน้ำหนัก W2 อธิบายได้ว่า ลำดับของบริษัทที่มีจำนวนแบบถ่วงน้ำหนักมีผลออกมาเหมือนกันจำนวนมากเท่าใด ยิ่งแสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ที่ได้มีค่าที่เป็นตัวแทนได้เป็นอย่างดี โดยค่าคะแนนที่ได้ของ W2 = 146 คะแนนจาก 799 คะแนน คิดเป็น 18.30%

5. จะเห็นได้จากตารางสรุปค่าคะแนนของแบบถ่วงน้ำหนักทั้ง 7 แบบข้างล่างว่า แบบถ่วงน้ำหนัก W5 และ W7 มีค่าคะแนนใกล้เคียงกับ W2

Year	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7
2538	10	24	19	11	23	16	21
2539	16	23	23	10	17	19	17
2540	16	22	18	10	25	21	25
2541	11	26	21	17	21	19	22
2542	13	26	18	17	26	19	26
Average	10	25	20	10	25	18	23
Total	76	146	119	75	137	112	134
%	9.51	18.30	14.89	9.38	17.14	14.01	16.78



เมื่อนำผลการจัดลำดับของแบบถ่วงน้ำหนัก W2, W5 และ W7 มาเปรียบเทียบจะได้ดังนี้

No.of	W2	W5	W7
Ranking	Company	Company	Company
1	KPI	KPI	KPI
2	OCN	CHR	CHR
3	CHR	PHA	PHA
4	PHA	OCN	OCN
5	INT	INT	AYD
6	AYD	AYD	INT
7	IIC	IIC	IIC
8	MTI	MTI	MTI
9	TCM	TCM	TCM
10	NKI	NKI	NKI
11	WSN	WSN	WSN
12	DVS	PAI	PAI
13	PAI	DVS	DVS
14	SRM	SRM	NSI
15	NSI	NSI	SRM

No.of	W2	W5	W7
Ranking	Company	Company	Company
16	AXA	AXA	AXA
17	SMG	BKI	STY
18	BKI	STY	BKI
19	STY	SMG	SMG
20	TIC	TIC	TIC
21	TVI	TVI	TVI
22	DHP	DHP	DHP
23	UNN	UNN	UNN
24	BUN	BUN	BUN
25	SEI	SMK	SMK
26	SMK*	SEI	SEI
27	LIB*	LIB*	TMW*
28	TMW*	TMW*	LIB*
29	VIB*	VIB*	VIB*
30	CGU*	CGU*	CGU*

● = บริษัทที่มีค่าคะแนนติดลบ

พบว่าผลการจัดลำดับความมั่นคงออกมาใกล้เคียงกันมาก ยกเว้นในส่วนของบริษัทสินมั่นคงที่มีผลการวิเคราะห์ตามการถ่วงน้ำหนักแบบ W2 ที่ได้ค่าคะแนนติดลบ ทั้งนี้เนื่องจากบริษัทสินมั่นคงได้คะแนนความสามารถในการประกันภัยต่อเติมตามเกณฑ์มาตรฐาน ในขณะที่ความสามารถด้านการทำกำไรจากการรับประกันภัย และความสามารถในการชำระหนี้สินไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน ซึ่งการถ่วงน้ำหนักแบบ W2 มีค่าคะแนนความสามารถในการประกันภัยต่อ น้อยกว่า W5 และ W7 (14% / 18% / 17% ตามลำดับ) .

6. ถ้าให้ : P = Profitability,            Le = Leverage  
               R = ROI,                            Re = Reinsurance  
               Li = Liquidity,                S = Stability

Model ตามการถ่วงน้ำหนัก จะเป็นดังนี้

อันดับ	1	2	3
แบบถ่วงน้ำหนัก			
W2	P, R	Li, Le	Re, S
W5	P, R, Li	Le, Re	S
W7	P, R, Li, Le, Re	S	-

พบว่าทั้ง 3 Model ให้ความสำคัญด้านความสามารถในการทำกำไรจากการรับประกันภัย และความสามารถในการลงทุนเป็นสำคัญ ดังนั้นหากมีการศึกษาในอนาคตจำเป็นต้องนำ 2 ปัจจัยนี้มาวิเคราะห์ร่วมด้วย

7. แบบถ่วงน้ำหนัก W2 ที่เป็นแบบถ่วงน้ำหนักที่ดีที่สุดในการวิเคราะห์ความมั่นคงสำหรับธุรกิจประกันวินาศภัย ซึ่งมี Model คือ

อันดับ (% ถ่วงน้ำหนัก)	1 (19%)	2 (17%)	3 (14%)
W2	P, R	Li, Le	Re, S

เป็น Model ที่เน้นในเรื่องผลการดำเนินงานด้านการสร้างรายได้ให้แก่บริษัท (ด้านการทำกำไรจากการรับประกันภัย และผลตอบแทนจากการลงทุน) รองลงมาเป็นความสามารถด้านการบริหารทรัพย์สินของบริษัทเพื่อให้บริษัทมีเงินหมุนเวียนเพียงพอในการชำระหนี้สินของบริษัท (การบริหารสินทรัพย์และสภาพคล่อง และด้านการชำระหนี้สิน) ส่วนปัจจัยด้านการจัดการการรับเสี่ยงภัยไว้เองรวมทั้งประสิทธิภาพในการขยายงาน (การรับประกันภัยต่อ และเสถียรภาพ) ก็เป็นปัจจัยที่ควรให้ความสำคัญเช่นกัน

8. การจะพิจารณาว่าแบบถ่วงน้ำหนัก (Model) ใดจะใช้เป็นเกณฑ์ในการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานได้ดีเพียงใดนั้น ขึ้นอยู่กับว่าผู้ทำการวิเคราะห์ให้ความสนใจด้านใดเป็นหลักสำคัญ และคัดเลือกอัตราส่วนทางการเงินมาวิเคราะห์ได้เหมาะสมเพียงใด

ซึ่งในส่วนของผู้เขียนเองพิจารณาด้านผลประกอบการจากการรับประกันภัยเป็นหลักสำคัญ เนื่องจากการวิเคราะห์บริษัทที่ดำเนินธุรกิจด้านการรับประกันภัย สำหรับผลประกอบการด้านการลงทุนนั้น หากในช่วงปีใดผลการลงทุนของธุรกิจโดยรวมอยู่ในระดับต่ำหรือสูงมาก ปัจจัยนี้ก็จะมีความสำคัญต่อผลการวิเคราะห์อย่างมาก สำหรับปัจจัยด้านความสามารถในการบริหารสินทรัพย์และสภาพคล่อง, ความสามารถด้านการชำระหนี้สิน, การรับประกันภัยต่อ และความเสถียรภาพนั้น ขึ้นอยู่กับนโยบายการดำเนินธุรกิจของแต่ละบริษัทว่าให้ความสำคัญด้านใดเป็นหลัก เช่น บริษัทที่เน้นการรับประกันภัยรถยนต์ ผลของการวิเคราะห์ด้านการบริหารสินทรัพย์และสภาพคล่อง และความสามารถด้านการชำระหนี้สินต้องผ่านเกณฑ์มาตรฐาน จึงจะถือได้ว่าเป็นการวิเคราะห์ที่ถูกต้องและเหมาะสมกับสภาพความเป็นจริง

9. ในการศึกษาในอนาคต ผู้ที่จะทำการศึกษาอาจแบ่งกลุ่มปัจจัยที่จะทำการวิเคราะห์, แบบถ่วงน้ำหนัก ให้สอดคล้องกับลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัทประกันวินาศภัยให้เหมาะสมกับแต่ละกลุ่ม เช่น กลุ่มที่เน้นรับประกันภัยรถยนต์, กลุ่มที่เน้นรับประกันภัยเบ็ดเตล็ด เป็นต้น

10. จากที่กรมการประกันภัยและสมาคมภาคธุรกิจ ช่วยกันผลักดันให้ การจัดทำมาตรฐานความมั่นคงทางการเงินและคุณภาพการให้บริการของบริษัทประกันวินาศภัย เกิดขึ้นในวงการธุรกิจประกันภัยของประเทศไทยนั้น การกำหนดเกณฑ์การ จัดมาตรฐานจะเน้นในเรื่อง การดำรงเงินกองทุนและสภาพคล่องตามเกณฑ์ที่กำหนด, การส่งรายงานต่างๆ ที่จะต้องจัดส่งให้ กรมฯ ตามที่กฎหมายกำหนดได้ครบถ้วนถูกต้อง และภายในระยะเวลาที่กำหนด, การไม่เคยติดค้างหรือส่งเงินเข้าสมทบกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากภรรยาในเวลาที่กำหนด หรือในเรื่องการให้ความร่วมกับสมาคมประกันวินาศภัย ซึ่งเป็นการจัดมาตรฐานให้เป็นไปตามที่กฎหมาย, ข้อ กำหนดต่างๆ ได้มีการบังคับใช้ ซึ่งก็จะทำให้ผู้บริโภค ได้รับทราบถึงคุณภาพของบริษัทประกันวินาศภัยต่างๆ เพื่อใช้ประกอบในการตัดสินใจเลือกบริษัทประกันภัย

แต่หากต้องการจะเน้นวิเคราะห์ในเรื่องความมั่นคงในการดำเนินธุรกิจประกันวินาศภัยแล้ว ควรจะนำปัจจัยที่เกี่ยวกับการวัดความสามารถด้านการดำเนินงานต่างๆ มาเป็นปัจจัยในการวิเคราะห์ เพื่อให้ทราบถึงสถานะความมั่นคงในการดำเนินธุรกิจประกันภัยที่แท้จริง และเพื่อเป็นประโยชน์ต่อบริษัทประกันวินาศภัยรวมถึงผู้บริหาร เพื่อจะได้เป็นข้อมูลในการปรับปรุง, ดัดสินใจเลือกแนวทางการดำเนินธุรกิจที่เหมาะสม



**บรรณานุกรม**

## บรรณานุกรม

กมลวรรณ กীরติสมิต. “100 อันดับสูงสุดของบริษัทรับประกันภัยต่อของโลก.” วารสารการประกันภัย. 83 (กรกฎาคม-กันยายน 2538)

กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์. 18 ปี กรมการประกันภัย. กรุงเทพฯ : 2540

กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์. 19 ปี กรมการประกันภัย. กรุงเทพฯ : 2541

กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์. 20 ปี กรมการประกันภัย. กรุงเทพฯ : 2542

กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์. 21 ปี กรมการประกันภัย. กรุงเทพฯ : 2543

กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์. 22 ปี กรมการประกันภัย. กรุงเทพฯ : 2544

กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์. 23 ปี กรมการประกันภัย. กรุงเทพฯ : 2545

การกำกับดูแลธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทย โครงการแผนแม่บทกระทรวงพาณิชย์ พ.ศ. 2540 – 2544 สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

เกษม คุ่มพรสิน. “การจัดลำดับความสามารถในการแข่งขันของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย.” วารสารพัฒนบริหารศาสตร์. ปีที่ 41, ฉบับที่ 3. 2544

เกษม คุ่มพรสิน. “ศักยภาพของบริษัทประกันวินาศภัยไทยในสหัสวรรษใหม่ : การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ และวิสัยทัศน์”. เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ) คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2543.

เกื้อกุล ทองพฤกษา. “วิเคราะห์ลักษณะโครงสร้างและบทบาทของธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต. คณะเศรษฐศาสตร์. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2530.

คณะกรรมการอนุกรรมการค้นคว้าและวิชาการ, สมาคมประกันวินาศภัย, คู่มือวิชาการประกันภัย, กรุงเทพมหานคร : บริษัทวิคตอรี เพาเวอร์พอยท์ จำกัด 2530 หน้า 10

จันทร์พิมล คูวิเชียร. "การวิเคราะห์โครงสร้างและปัจจัยการขยายตัวของการประกันวินาศภัยในประเทศไทย" ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ 2539.

เดือนฉาย สิงห์เทพ. "ความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทรับประกันภัยในธุรกิจประกันวินาศภัย." วิทยานิพนธ์ปริญญาโท. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2539.

ธนชนม์ โอภาเฉลิมพันธุ์ "ความสามารถในการประกอบกิจการของบริษัทประกันวินาศภัย." วิทยานิพนธ์ปริญญาโท. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2542.

ธโนดม โลกาพัฒนา. "ทิศทางธุรกิจประกันภัยนับจากครึ่งปีหลังปี 2000 ต้องขยับองค์กรเตรียมตัวตั้งรับ." Thailand Cover News Insurance ปีที่ 1, ฉบับ 13. (กค.43).

บุญ สารเกษตริน. " การประกันภัยกับการพัฒนาเศรษฐกิจของชาติ." เอกสารวิจัยส่วนบุคคล ลักษณะวิชาเศรษฐกิจ. วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร 2520.

ปกรณ วิชยานนท์ และ ณัฐชัย บุญยะประกัศร. ผลกระทบของการเจรจาอบอุรุกวัยต่อตลาดการประกันภัยและประกันชีวิต. กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2539

ประดิษฐ์ รอดลอยทุกข์ . "ปัญหาทำไรขาดทุนของบริษัทรับประกันอัคคีภัย." วิทยานิพนธ์ปริญญาโท มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2506.

เพ็ญศรี จารุไพบูลย์ "การประกันภัยต่อของธุรกิจประกันภัย (ศึกษาเฉพาะการประกันวินาศภัย)." วิทยานิพนธ์ปริญญาโท. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2521.

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. เอกสารการสอนชุดวิชา หลักการประกันภัย สาขาวิชาวิทยาการจัดการ หน่วยที่ 1-8. กรุงเทพฯ : อรุณการพิมพ์, 2539.

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. เอกสารการสอนชุดวิชา การประกันวินาศภัย 1 สาขาวิชาวิทยาการจัดการ หน่วยที่ 8-15. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช 2539.

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. เอกสารการสอนชุดวิชา การประกันวินาศภัย และการประกันชีวิตสาขาวิชาวิทยาการจัดการ หน่วยที่ 7-15. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2533.

มานิดา ศิริวรรณ. “ การศึกษาการบริหารและพฤติกรรมการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัย” ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ 2539

รายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย 2538. กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์

รายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย 2539. กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์

รายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย 2540. กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์

รายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย 2541. กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์

รายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย 2542. กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์

สถิติเศรษฐกิจและการเงิน ธนาคารแห่งประเทศไทย (มค.44)

สมศักดิ์ ยมะสมิต. “การประกันภัยกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ”. เอกสารวิจัยส่วนบุคคล. ทัศนะวิชาเศรษฐกิจ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2532.

สุปรีชา แผงสภา. “การประกันวินาศภัย:บทบาทในการเสริมสร้างความมั่นคงให้ระบบเศรษฐกิจและสังคมของชาติ.” เอกสารวิจัยส่วนบุคคล. ทัศนะวิชาเศรษฐกิจ. วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2534.

อนงค์ บริบูรณ์. “วิเคราะห์ระดับการกระจุกตัวของบริษัทประกันภัยในประเทศไทย” ภาคนิพนธ์ คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ 2533.

อรรถพล พิบูลชนพัฒนา, “หลักการในเรื่องความพอเพียงของเงินทุนและความมั่นคงของบริษัทประกันภัย” 23 ปี กรมการประกันภัย, กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ : หน้า 70

**ภาษาอังกฤษ**

Asia Insurance Review MITA(P) No.021/10/98, May 1999

C. Arthur Williams, Jr., and Richard M. Heins, Risk Management and Insurance, New York : McGraw-Hill Book Company, 1989, p.21

David L.Bickelhaupt, General Insurance, Illinois : Richard D Irwin, Inc., 1983, p.12

Frederick G. Crane, Insurance Principles and Practices, 2<sup>nd</sup> ed, New York : John Wiley & Sons, Inc. 1980, pp.4

Mark S. Dorfman, Introduction to Risk Management and Insurance, New Jersey : Prentice-Hall International, Inc., 1991, p.5

Mark R.Greene.,Risk and Insurance , 2<sup>nd</sup> ed, ohio : South-Western Publishing Company. 1968, pp.2

Robert I. Mehr, Fundamental of Insurance, Illinois : Richard D. Irwin. Inc., 1986, p.24

SIGMA No.9/2000 World Insurance in 1999

Thailand Cover News Insurance “ การค้าบริการ สาขาประกันภัย “ ปีที่ 1 ฉบับที่ 3 (กย.42)



DRPU

ภาคผนวก

**ผนวก ก**  
**ผลการวิเคราะห์การดำเนินงาน**

ผลการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2538-2542 ทั้ง 6 ด้านของ  
บริษัทประกันวินาศภัย 30 บริษัทแรกเรียงตามเงินกองทุนสูงสุดปี 2542  
โดย :

- / = ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน
- o = ไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน

## BKI

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
<b>1. การรับประกันภัย</b>						
1) LR	/	/	/	/	/	/
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	/	/	/	/	/	/
4) KR	/	/	/	/	/	/
<b>2. การลงทุน</b>						
ROI	o	o	o	o	o	o
<b>3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง</b>						
1) IATA	/	/	o	o	o	o
2) LASL	/	/	/	/	/	/
<b>4. การชำระหนี้สิน</b>						
1) TRCF	/	/	/	/	/	/
2) TLTA	/	/	/	o	o	/
<b>5. การประกันภัยต่อ</b>						
NPDP	/	/	/	/	/	/
<b>6. เสถียรภาพ</b>						
1) CCF	/	o	o	o	/	o
2) CNP	/	/	/	/	/	/

## AYD

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
<b>1. การรับประกันภัย</b>						
1) LR	/	/	/	/	/	/
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	/	/	/	/	/	/
4) KR	/	/	/	/	/	/
<b>2. การลงทุน</b>						
ROI	/	/	/	o	/	o
<b>3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง</b>						
1) IATA	/	/	/	/	/	/
2) LASL	/	/	/	/	/	/
<b>4. การชำระหนี้สิน</b>						
1) TRCF	/	/	/	/	/	/
2) TLTA	/	/	/	/	/	/
<b>5. การประกันภัยต่อ</b>						
NPDP	o	/	/	/	/	/
<b>6. เสถียรภาพ</b>						
1) CCF	/	o	o	/	/	/
2) CNP	o	/	o	/	/	/

## PHA

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	/	/	/	/	/
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	/	/	/	/	/	/
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	o	o	o	/	/	o
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	/	/	/	/	/	/
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	/	/	/	/	/	/
2) TLTA	/	/	/	/	/	/
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	/	o	o	/	/	/
2) CNP	/	/	/	/	o	/

## DHP

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	/	/	/	/	/
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	/	/	/	/	/	/
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	o	o	/	/	o	o
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	o	o	o	o	o	o
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	o	/	/	/	/	/
2) TLTA	o	o	o	o	o	o
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	o	o	o	o	o	o
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	o	o	/	o	/	o
2) CNP	/	/	/	/	/	/

## KPI

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	○	○	○	/	/	○
2) ER	○	○	○	○	○	○
3) PR	/	○	○	/	/	/
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	○	/	/	/	/	/
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	/	/	/	/	/	/
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	/	/	/	/	/	/
2) TLTA	/	/	/	/	/	/
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	○	/	/	/	/	/
2) CNP	○	/	/	○	/	/

## DVS

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	/	/	○	/	/
2) ER	/	/	/	/	/	/
3) PR	/	/	/	/	/	/
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	○	/	/	/	/	○
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	/	/	/	/	/	/
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	/	/	/	/	/	/
2) TLTA	/	/	/	/	/	/
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	○	○	○	○	○	○
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	○	/	/	/	/	/
2) CNP	○	○	○	/	/	/

## SMG

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	/	/	/	/	/
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	/	/	/	/	/	/
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	/	o	o	o	/	o
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	o	o	o	o	o	o
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	/	/	/	/	/	/
2) TLTA	/	/	/	/	/	/
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	o	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	/	/	o	/	/	/
2) CNP	/	/	/	o	o	/

## OCN

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	/	/	/	/	/
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	/	o	/	/	/	/
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	/	o	/	/	/	/
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	o	o	o	o	o	o
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	/	/	/	/	/	/
2) TLTA	/	/	/	/	/	/
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	o	/	/	/	o	/
2) CNP	/	/	/	/	o	/

## SRM

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	/	/	/	/	/
2) ER	/	/	/	o	/	/
3) PR	/	/	/	/	/	/
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	/	o	o	o	o	o
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	/	/	/	/	/	/
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	/	/	/	/	/	/
2) TLTA	o	o	/	/	/	/
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	o	o	o	o	o	o
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	/	/	/	/	/	/
2) CNP	/	/	/	/	/	/

## VIB

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	o	o	o	o	o	o
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	o	/	o	o	o	o
4) KR	o	o	o	o	o	o
2. การลงทุน						
ROI	/	/	/	o	/	o
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	o	o	o	o	o	o
2) LASL	/	/	/	/	o	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	o	o	o	o	o	o
2) TLTA	o	o	o	o	o	o
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	o	o	o	/	o	o
2) CNP	/	/	o	o	/	/

## STY

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	o	/	o	/	o
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	/	/	/	o	o	o
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	o	o	o	o	/	o
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	/	o	o	o	o	o
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	/	/	/	/	/	/
2) TLTA	o	o	o	o	o	o
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	o	/	/	/	/	/
2) CNP	o	o	/	/	o	/

## NKI

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	/	/	/	/	/
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	o	/	/	o	o	/
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	o	o	/	o	/	o
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	/	/	o	o	o	o
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	/	/	/	/	/	/
2) TLTA	/	/	/	/	/	/
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	/	o	/	/	/	/
2) CNP	o	/	/	/	/	/



## SMK

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	o	o	o	o	o	o
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	o	/	o	o	o	o
4) KR	o	o	o	/	/	o
2. การลงทุน						
ROI	o	/	/	o	/	o
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	o	o	o	o	/	o
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	o	o	o	o	o	o
2) TLTA	o	o	o	o	o	o
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	o	o	/	/	/	/
2) CNP	o	/	/	o	o	/

## NSI

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	/	o	o	o	o
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	/	/	o	o	o	o
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	/	/	/	/	/	/
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	/	o	o	o	o	o
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	o	o	o	/	o	o
2) TLTA	o	o	o	o	o	o
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	o	/	o	o	/	/
2) CNP	/	/	o	o	/	/

## TVI

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	o	/	/	/	/
2) ER	/	/	/	/	/	/
3) PR	/	/	/	/	o	/
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	o	o	/	/	/	o
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	o	o	o	o	o	o
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	o	o	o	/	/	o
2) TLTA	o	o	o	o	o	o
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	/	/	/	/	/	/
2) CNP	/	/	/	o	/	/

## MTI

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	/	/	/	/	/
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	/	/	/	/	/	/
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	/	o	o	/	/	o
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	/	o	o	o	o	/
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	/	/	/	/	/	/
2) TLTA	o	/	/	o	o	o
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	/	/	/	/	/	/
2) CNP	/	/	/	o	o	/

## SEI

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	/	/	/	/	/
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	o	o	/	o	o	o
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	/	/	o	/	o	/
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	o	o	o	o	o	o
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	o	o	o	o	o	o
2) TLTA	o	o	o	o	o	o
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	o	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	o	/	o	o	o	/
2) CNP	/	/	/	o	o	o

## CHR

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	/	/	/	/	/
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	/	o	o	o	o	o
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	o	o	/	/	/	/
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	/	/	/	/	/	/
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	/	/	/	/	/	/
2) TLTA	/	/	/	/	/	/
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	/	/	o	/	/	/
2) CNP	/	/	o	/	o	/

## BUN

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	o	/	/	/	/
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	/	/	/	/	/	/
4) KR	/	/	o	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	o	o	/	o	o	o
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	o	o	o	o	o	o
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	/	/	o	/	/	/
2) TLTA	/	o	o	o	o	o
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	o	o	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	o	o	o	o	o	o
2) CNP	o	/	o	/	/	/

## TMW

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	o	o	o	o	/	o
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	o	o	o	o	o	o
4) KR	o	o	o	/	/	o
2. การลงทุน						
ROI	o	o	o	o	o	o
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	o	o	o	o	/	o
2) LASL	/	/	o	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	o	o	o	o	o	o
2) TLTA	o	o	o	o	o	o
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	/	/	o	o	/	/
2) CNP	/	/	/	o	o	/

## PAI

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	/	/	/	/	/
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	/	o	o	o	o	o
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	/	/	/	o	/	/
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	/	/	o	o	o	/
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	/	/	/	/	/	/
2) TLTA	o	o	o	o	/	o
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	/	/	o	/	/	/
2) CNP	/	/	/	/	/	/

## TCM

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	/	/	/	/	/
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	/	o	/	o	o	o
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	o	o	/	o	/	o
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	/	/	/	o	o	/
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	/	/	/	/	/	/
2) TLTA	/	/	/	/	/	/
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	/	o	o	/	/	/
2) CNP	/	/	/	/	o	/

## AXA

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	/	o	/	/	/
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	/	/	o	o	o	o
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	/	o	/	/	/	/
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	o	o	o	o	o	o
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	o	o	/	/	/	o
2) TLTA	o	o	o	o	o	o
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	o	o	o	/	/	o
2) CNP	/	/	o	/	/	/

## IIC

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	/	/	/	o	/
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	/	/	o	o	o	o
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	/	/	/	/	/	/
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	/	/	o	/	/	/
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	/	/	/	/	/	/
2) TLTA	/	/	/	/	/	/
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	/	/	o	/	/	/
2) CNP	/	/	/	o	/	/

## INT

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	/	/	/	/	/
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	/	/	/	/	/	/
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	/	o	/	/	/	/
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	/	/	/	/	/	/
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	/	/	/	/	/	/
2) TLTA	/	/	/	/	/	/
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	/	/	/	/	/	/
2) CNP	/	/	/	/	/	/

## TIC

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	o	o	o	/	o
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	/	o	o	o	o	o
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	o	o	o	o	/	o
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	/	/	/	/	/	/
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	/	/	o	o	/	/
2) TLTA	/	o	o	o	o	o
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	/	o	o	o	o	/
2) CNP	/	o	/	/	/	/

## LIB

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	○	○	○	○	○	○
2) ER	○	○	○	○	○	○
3) PR	○	/	/	○	○	○
4) KR	/	○	○	○	○	○
2. การลงทุน						
ROI	/	/	○	○	/	/
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	○	○	○	○	○	○
2) LASL	○	○	○	○	○	○
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	/	○	○	○	○	○
2) TLTA	○	○	○	○	○	○
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	○	○	/	○	○	○
2) CNP	○	/	○	○	○	/

## CGU

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	/	/	/	/	/
2) ER	○	○	○	○	○	○
3) PR	/	/	/	/	○	/
4) KR	/	/	/	/	○	/
2. การลงทุน						
ROI	○	○	○	○	○	○
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	○	○	○	○	○	○
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	○	○	○	○	○	○
2) TLTA	○	○	○	○	○	○
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	/	/	○	/	○	/
2) CNP	/	/	/	/	/	/



## WSN

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	/	/	/	/	/
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	/	/	o	o	/	o
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	o	o	o	o	/	o
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	/	/	/	/	/	/
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	/	/	/	/	/	/
2) TLTA	/	/	/	/	/	/
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	/	/	/	/	/	/
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	/	/	o	/	/	/
2) CNP	/	/	/	/	o	/

## UNN

RATIO	2538	2539	2540	2541	2542	Average
1. การรับประกันภัย						
1) LR	/	/	/	/	/	/
2) ER	o	o	o	o	o	o
3) PR	o	o	/	/	o	o
4) KR	/	/	/	/	/	/
2. การลงทุน						
ROI	o	o	/	o	o	o
3. การบริหารสินทรัพย์ และสภาพคล่อง						
1) IATA	/	/	o	o	o	o
2) LASL	/	/	/	/	/	/
4. การชำระหนี้สิน						
1) TRCF	/	/	/	/	/	/
2) TLTA	/	/	/	/	/	/
5. การประกันภัยต่อ						
NPDP	o	o	o	o	o	o
6. เสถียรภาพ						
1) CCF	/	/	o	/	/	/
2) CNP	/	/	/	o	o	/

## ผนวก ข

### ผลการวิเคราะห์การสร้างความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัย

#### จัดลำดับ (Ranking)

เป็นการแสดงผลการจัดลำดับ โดยการนำค่าที่ได้จาก ข-2 มาเรียงลำดับ

โดย :

- ข-1 = ผลการจัดลำดับโดยพิจารณาตามแบบการถ่วงน้ำหนัก 7 แบบ
- ข-2 = ผลการจัดลำดับโดยพิจารณาเป็นรายปี จากนั้นหาบริษัทที่อยู่ในลำดับเดียวกันมากที่สุดข้อมูลที่สุด เป็นตัวแทนในลำดับนั้นๆ ให้คะแนนแบบถ่วงน้ำหนักในลำดับที่มีการเรียงตรงกับตัวแทนในลำดับนั้น

**မာဏ ၅-၁**

W1

No. of Ranking	2538		2539		2540		2541		2542		Average	
	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark
1	AYD	287.81	AYD	286.98	AYD	323.26	PHA	308.20	PHA	304.01	PHA	249.93
2	OCN	274.33	DVS	234.55	PHA	247.83	OCN	243.63	AYD	303.45	AYD	242.99
3	INT	264.38	KPI	222.99	CHR	246.54	DVS	241.89	CHR	289.97	OCN	238.21
4	IIC	254.68	PHA	221.42	OCN	235.44	KPI	236.93	KPI	264.80	INT	234.63
5	SRM	232.34	IIC	201.26	DVS	233.31	CHR	233.15	INT	260.12	KPI	230.29
6	PAI	224.50	INT	178.69	INT	231.84	INT	221.89	DVS	248.66	CHR	229.32
7	MTI	224.06	MTI	175.61	TCM	216.12	SRM	203.06	OCN	238.69	DVS	215.71
8	PHA	219.67	SRM	173.75	KPI	212.09	IIC	199.39	SMG	223.65	IIC	210.84
9	SMG	208.31	CHR	168.41	SRM	207.17	MTI	178.68	WSN	218.17	SRM	203.57
10	KPI	199.67	PAI	166.64	NKI	196.74	AYD	157.17	SRM	203.33	TCM/WSN	165.38
11	TCM	197.82	WSN	145.13	IIC	177.71	NKI	151.33	NKI	199.51	MTI	163.93
12	CHR	189.84	OCN	138.01	UNN	176.22	WSN	150.17	IIC	199.15	NKI	160.63
13	DVS	181.69	NKI	132.97	WSN	174.78	AXA	147.31	UNN	183.39	PAI	151.61
14	NKI	175.20	TCM	126.07	MTI	170.14	TVI	139.17	TCM	176.70	SMG	127.73
15	WSN	173.43	NSI	114.98	AXA	147.73	NSI	126.51	PAI	174.25	AXA	111.31
16	BKI	138.59	SMG	112.75	SMG	145.11	TCM	124.62	MTI	169.93	BKI	106.94
17	STY	135.45	BKI	102.19	DHP	144.36	DHP	113.95	AXA	159.96	NSI	90.47
18	TIC	133.00	TIC	83.92	BKI	132.36	SMG	55.67	TVI	146.37	UNN	88.32
19	UNN	94.19	STY	75.56	STY	110.32	BKI	54.33	TIC	136.38	TIC	83.06
20	NSI	87.23	UNN	62.80	PAI	109.40	UNN	47.20	DHP	117.41	DHP	79.95
21	AXA	64.81	DHP	40.15	TVI	55.71	PAI	25.95	STY	97.90	STY	78.71
22	BUN	41.53	SEI	29.51	NSI	42.15	STY	5.78	BUN	91.70	TVI	37.01
23	LIB	30.92	AXA	2.51	SMK	28.45	TIC	- 49.12	NSI	90.71	BUN	14.74
24	CGU	28.72	SMK	0.48	BUN	- 17.53	BUN	- 56.95	BKI	86.72	SEI	- 26.68
25	SEI	16.96	BUN	- 5.03	VIB	- 24.16	SEI	- 60.37	SMK	26.83	SMK	- 54.59
26	DHP	- 9.11	VIB	- 37.76	TIC	- 34.34	CGU	- 116.59	TMW	- 33.36	CGU	- 85.43
27	TVI	- 20.67	TVI	- 42.69	SEI	- 85.29	LIB	- 133.95	SEI	- 38.48	TMW	- 99.75
28	SMK	- 53.84	CGU	- 48.85	CGU	- 106.88	TMW	- 140.78	LIB	- 42.09	LIB	- 101.93
29	VIB	- 72.20	LIB	- 81.50	TMW	- 138.97	SMK	- 146.30	VIB	- 84.66	VIB	- 106.86
30	TMW	- 72.96	TMW	- 95.62	LIB	- 150.04	VIB	- 181.36	CGU	- 99.58	-	-

W2

No.of Ranking	2538		2539		2540		2541		2542		Average	
	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark
1	OCN	256.12	AYD	255.43	AYD	287.84	PHA	285.82	CHR	288.86	KPI	231.15
2	INT	249.11	KPI	225.38	CHR	233.28	OCN	240.40	PHA	281.35	OCN	230.11
3	AYD	242.67	PHA	194.96	OCN	226.38	CHR	239.61	AYD	280.46	CHR	228.36
4	IIC	236.19	IIC	188.48	PHA	225.83	KPI	227.41	KPI	258.46	PHA	227.71
5	MTI	221.46	MTI	177.08	INT	217.81	INT	214.57	INT	247.12	INT	222.13
6	PAI	209.25	DVS	168.52	KPI	215.97	IIC	198.47	OCN	226.88	AYD	219.16
7	KPI	201.59	INT	167.03	TCM	202.33	MTI	191.85	SMG	215.50	IIC	204.11
8	SMG	195.10	CHR	166.49	NKI	194.36	DVS	184.95	IIC	210.78	MTI	175.18
9	PHA	192.05	PAI	163.72	DVS	171.90	TVI	160.21	NKI	208.32	TCM	167.93
10	TCM	189.30	NSI	143.59	MTI	171.77	NKI	160.05	WSN	205.75	NKI	165.63
11	CHR	185.46	OCN	136.99	WSN	168.05	AXA	159.26	DVS	195.72	WSN	159.03
12	SRM	178.48	WSN	135.45	IIC	167.08	SRM	150.50	TCM	187.92	DVS	156.79
13	NKI	175.32	NKI	133.00	AXA	151.90	NSI	150.42	MTI	186.08	PAI	154.98
14	WSN	165.41	TCM	126.90	SRM	151.03	WSN	147.71	PAI	179.45	SRM	149.77
15	STY	142.00	SRM	123.97	UNN	134.65	AYD	143.38	TVI	175.25	NSI	127.52
16	BKI	138.77	SMG	106.39	STY	133.29	TCM	138.33	AXA	170.03	AXA	124.53
17	TIC	121.82	BKI	99.92	SMG	133.18	DHP	100.52	SRM	150.61	SMG	118.29
18	NSI	117.78	STY	98.85	BKI	131.71	BKI	67.78	TIC	144.21	BKI	109.82
19	DVS	102.34	TIC	85.06	DHP	125.10	STY	47.21	UNN	136.24	STY	107.73
20	AXA	89.38	SEI	70.27	PAI	122.02	PAI	43.10	NSI	128.54	TIC	91.15
21	LIB	66.02	SMK	44.44	TVI	96.44	SMG	26.37	STY	128.04	TVI	74.38
22	UNN	61.91	UNN	35.69	NSI	84.45	UNN	9.47	BKI	103.09	DHP	64.77
23	SEI	47.64	AXA	28.14	SMK	77.75	TIC	- 33.32	DHP	101.27	UNN	54.66
24	BUN	42.86	DHP	25.85	VIB	26.57	SEI	- 59.89	BUN	85.19	BUN	16.31
25	CGU	34.47	VIB	13.34	TIC	- 5.77	BUN	- 62.34	SMK	70.54	SEI	1.80
26	TVI	21.28	BUN	6.32	BUN	- 10.59	LIB	- 72.86	LIB	16.19	SMK	- 1.51
27	SMK	- 6.58	TVI	3.78	SEI	- 56.93	TMW	- 86.84	TMW	4.89	LIB	- 38.05
28	VIB	- 10.60	LIB	- 21.73	TMW	- 72.90	CGU	- 88.65	SEI	- 7.40	TMW	- 39.41
29	DHP	- 11.85	CGU	- 30.82	CGU	- 76.37	SMK	- 89.75	VIB	- 22.69	VIB	- 47.59
30	TMW	- 14.57	TMW	- 34.67	LIB	- 87.11	VIB	- 119.18	CGU	- 55.65	CGU	- 57.02

W3

No.of Ranking	2538		2539		2540		2541		2542		Average	
	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark
1	OCN	240.64	AYD	252.07	AYD	276.91	PHA	282.12	PHA	277.79	PHA	236.26
2	AYD	239.26	KPI	216.04	PHA	233.58	OCN	236.77	AYD	271.92	AYD	224.58
3	INT	234.96	PHA	208.80	OCN	225.53	CHR	227.75	CHR	265.79	KPI	223.54
4	IIC	218.99	MTI	183.53	CHR	210.47	KPI	221.69	KPI	252.72	OCN	222.03
5	MTI	216.02	IIC	180.80	INT	210.18	INT	206.91	INT	232.20	CHR	215.25
6	PHA	203.58	DVS	172.10	KPI	200.36	MTI	192.20	OCN	214.47	INT	213.07
7	KPI	203.23	INT	169.45	TCM	197.94	IIC	190.31	SMG	205.17	IIC	193.60
8	PAI	199.01	CHR	165.22	NKI	193.17	DVS	182.76	IIC	200.19	MTI	180.62
9	SMG	195.94	PAI	155.16	MTI	180.31	NKI	164.16	WSN	199.91	NKI	169.60
10	TCM	188.90	NSI	152.41	DVS	174.37	TVI	163.62	NKI	199.20	TCM	167.32
11	CHR	186.91	WSN	149.41	SRM	163.00	AYD	162.13	DVS	196.75	DVS	165.28
12	SRM	183.44	NKI	141.68	WSN	160.71	SRM	157.68	MTI	186.92	WSN	163.26
13	NKI	179.16	SRM	135.90	IIC	158.88	WSN	148.70	TCM	176.77	SRM	159.98
14	WSN	175.59	OCN	134.91	STY	146.01	AXA	148.20	PAI	169.98	PAI	145.70
15	BKI	155.04	TCM	130.49	BKI	145.24	TCM	141.45	TVI	168.31	SMG	131.72
16	STY	151.95	SMG	123.20	SMG	143.05	NSI	136.59	AXA	163.45	BKI	128.59
17	TIC	132.95	BKI	119.74	AXA	138.60	DHP	96.09	SRM	159.76	NSI	125.70
18	NSI	124.81	STY	110.33	UNN	124.89	BKI	92.59	TIC	139.67	AXA	121.85
19	DVS	118.81	TIC	93.14	DHP	124.27	STY	55.89	BKI	125.27	STY	116.01
20	AXA	92.36	SEI	70.10	PAI	111.73	PAI	51.35	STY	123.94	TIC	97.55
21	LIB	72.64	SMK	51.65	TVI	103.88	SMG	49.46	NSI	123.80	TVI	90.09
22	BUN	67.48	AXA	42.93	SMK	72.59	UNN	25.06	UNN	112.79	DHP	70.50
23	UNN	59.10	DHP	41.79	NSI	72.39	TIC	- 11.25	DHP	106.71	UNN	56.17
24	SEI	54.16	UNN	33.18	VIB	20.41	BUN	- 26.99	BUN	106.27	BUN	44.16
25	CGU	50.11	BUN	30.60	TIC	- 1.53	CGU	- 54.83	SMK	67.83	SEI	11.92
26	TVI	47.52	TVI	27.98	BUN	- 11.14	LIB	- 62.88	TMW	19.31	SMK	11.12
27	SMK	1.82	VIB	19.85	SEI	- 27.23	SEI	- 63.57	SEI	7.42	TMW	- 25.74
28	DHP	1.69	CGU	- 5.66	CGU	- 51.43	SMK	- 65.59	LIB	4.62	CGU	- 31.10
29	TMW	- 3.68	LIB	- 15.80	LIB	- 67.49	TMW	- 66.22	VIB	- 24.94	LIB	- 34.58
30	VIB	- 16.14	TMW	- 23.25	TMW	- 68.11	VIB	- 92.89	CGU	- 43.74	VIB	- 37.57

W4

No.of Ranking	2538		2539		2540		2541		2542		Average	
	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark
1	OCN	271.79	AYD	234.33	AYD	279.76	PHA	280.08	CHR	281.71	OCN	224.96
2	INT	246.35	KPI	198.18	CHR	229.09	OCN	229.74	PHA	271.53	INT	208.54
3	IIC	231.27	DVS	174.73	OCN	218.69	CHR	218.30	AYD	261.89	CHR	207.10
4	AYD	227.13	IIC	170.11	INT	206.19	KPI	206.86	KPI	243.98	KPI	206.15
5	MTI	211.57	PHA	163.04	PHA	203.44	DVS	193.36	INT	239.44	PHA	201.49
6	PAI	207.44	NSI	156.62	KPI	191.00	INT	193.22	OCN	218.77	IIC	187.72
7	SMG	190.34	MTI	155.78	TCM	189.07	MTI	178.86	SMG	214.95	AYD	182.77
8	SRM	190.14	PAI	148.02	NKI	186.14	IIC	178.21	NKI	206.92	MTI	154.76
9	KPI	164.64	INT	137.93	DVS	175.85	AXA	159.29	DVS	196.89	DVS	153.90
10	PHA	155.24	CHR	126.99	IIC	155.72	TVI	158.66	WSN	191.38	SRM	143.63
11	TCM	154.73	SRM	121.40	AXA	155.66	NSI	153.12	IIC	183.43	NKI	141.78
12	CHR	149.01	SEI	111.50	MTI	150.05	SRM	139.84	TVI	178.72	NSI	139.82
13	NKI	142.19	OCN	108.66	SRM	147.33	NKI	130.70	MTI	176.98	PAI	138.41
14	NSI	137.48	NKI	98.29	UNN	132.91	WSN	106.89	TCM	171.07	TCM	133.39
15	AXA	116.97	SMG	77.16	WSN	131.36	DHP	106.43	AXA	169.60	AXA	132.82
16	STY	112.68	TCM	75.54	DHP	126.78	TCM	102.76	PAI	161.98	WSN	114.92
17	WSN	112.28	WSN	75.15	TVI	124.46	AYD	81.82	UNN	138.79	SMG	92.20
18	DVS	97.50	STY	70.62	SMG	118.52	BKI	39.41	SRM	138.13	STY	80.85
19	BKI	87.44	SMK	55.36	PAI	116.38	PAI	14.69	NSI	137.28	TVI	75.13
20	LIB	78.13	TIC	44.50	NSI	113.87	STY	11.26	TIC	136.61	BKI	69.68
21	TIC	77.66	BKI	44.36	STY	112.10	SMG	- 11.51	STY	120.45	DHP	56.97
22	SEI	65.18	AXA	36.29	BKI	101.91	SEI	- 20.21	DHP	90.91	TIC	56.18
23	CGU	34.93	VIB	28.53	SMK	94.79	UNN	- 34.66	SMK	81.51	SEI	25.51
24	UNN	21.63	DHP	7.15	VIB	48.82	LIB	- 61.53	BUN	80.01	UNN	21.58
25	TVI	16.25	LIB	3.67	BUN	46.34	TIC	- 62.41	BKI	78.65	SMK	- 8.27
26	DHP	4.41	TVI	- 1.32	TIC	- 15.79	BUN	- 75.50	LIB	59.23	BUN	- 10.19
27	VIB	2.26	UNN	- 12.10	CGU	- 70.41	CGU	- 96.89	TMW	7.94	LIB	- 15.53
28	BUN	0.54	CGU	- 30.02	SEI	- 71.96	TMW	-101.66	SEI	7.83	TMW	- 44.73
29	SMK	- 5.47	BUN	- 32.81	TMW	- 81.31	SMK	-122.11	VIB	- 12.89	VIB	- 49.42
30	TMW	- 7.67	TMW	- 36.69	LIB	- 84.72	VIB	-145.54	CGU	- 60.51	CGU	- 56.63

W5

No.of Ranking	2538		2539		2540		2541		2542		Average	
	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark
1	OCN	266.30	AYD	271.35	AYD	307.90	PHA	299.68	CHR	311.83	KPI	249.48
2	INT	258.97	KPI	243.68	CHR	251.65	CHR	258.69	PHA	300.93	CHR	243.80
3	AYD	251.91	PHA	210.76	PHA	243.71	OCN	254.88	AYD	294.99	PHA	241.02
4	IIC	243.56	IIC	196.23	OCN	237.40	KPI	247.04	KPI	275.83	OCN	240.22
5	MTI	235.61	MTI	190.74	KPI	232.34	INT	227.67	INT	258.21	INT	232.69
6	KPI	231.78	CHR	180.27	INT	227.19	IIC	216.85	OCN	246.43	AYD	232.29
7	PAI	215.60	INT	176.57	TCM	216.49	MTI	214.14	IIC	229.90	IIC	214.73
8	TCM	202.83	PAI	171.81	NKI	204.47	TVI	179.46	SMG	228.74	MTI	191.73
9	PHA	202.16	DVS	160.29	MTI	185.21	NKI	174.82	WSN	220.83	TCM	182.32
10	SMG	201.40	NSI	157.19	WSN	184.56	DVS	174.70	NKI	220.53	NKI	178.86
11	CHR	200.58	NKI	149.91	IIC	177.09	NSI	171.32	MTI	208.19	WSN	172.49
12	NKI	196.05	WSN	149.81	AXA	167.49	AXA	168.50	TCM	207.06	PAI	164.24
13	WSN	181.64	TCM	145.89	DVS	165.86	WSN	160.08	PAI	191.30	DVS	146.60
14	SRM	169.23	OCN	144.52	STY	150.64	AYD	158.25	TVI	190.57	SRM	141.40
15	STY	166.93	STY	118.84	BKI	146.90	TCM	153.09	DVS	189.77	NSI	140.37
16	BKI	155.12	BKI	118.06	SMG	142.04	SRM	143.00	AXA	180.56	AXA	136.21
17	NSI	134.72	SRM	113.80	SRM	141.93	DHP	100.99	TIC	158.45	BKI	127.13
18	TIC	131.13	SMG	112.19	PAI	134.24	BKI	82.16	STY	147.27	STY	124.51
19	AXA	99.02	TIC	104.33	UNN	128.79	STY	63.01	SRM	143.71	SMG	123.49
20	DVS	92.41	SEI	73.07	DHP	121.20	PAI	49.86	NSI	141.55	TIC	101.41
21	LIB	81.79	SMK	58.77	TVI	105.98	SMG	24.60	UNN	125.82	TVI	86.64
22	BUN	58.97	AXA	36.72	NSI	100.83	UNN	3.21	BKI	115.58	DHP	64.43
23	SEI	56.98	UNN	28.41	SMK	88.85	TIC	- 25.82	DHP	99.49	UNN	44.84
24	UNN	54.35	VIB	25.16	VIB	41.95	LIB	- 61.61	BUN	90.79	BUN	22.03
25	TVI	32.86	DHP	24.69	TIC	3.31	BUN	- 68.10	SMK	86.43	SMK	9.41
26	CGU	32.26	BUN	15.57	BUN	- 18.86	TMW	- 71.37	LIB	26.95	SEI	3.91
27	SMK	10.93	TVI	14.30	SEI	- 51.94	SEI	- 73.33	TMW	16.15	LIB	- 30.59
28	VIB	0.60	LIB	- 14.03	TMW	- 61.34	SMK	- 75.29	SEI	2.21	TMW	- 30.68
29	TMW	- 6.69	TMW	- 26.34	CGU	- 76.39	CGU	- 91.85	VIB	- 11.77	VIB	- 36.08
30	DHP	- 18.97	CGU	- 34.55	LIB	- 79.13	VIB	-107.47	CGU	- 48.35	CGU	- 59.51

W6

No.of Ranking	2538		2539		2540		2541		2542		Average	
	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark
1	AYD	272.86	AYD	278.19	AYD	313.45	PHA	301.13	AYD	299.29	PHA	241.98
2	OCN	269.54	KPI	230.38	CHR	248.64	OCN	244.85	CHR	297.41	OCN	238.08
3	INT	262.88	PHA	210.94	PHA	239.69	CHR	242.13	PHA	297.33	AYD	236.69
4	IIC	253.10	DVS	206.24	OCN	233.09	KPI	237.58	KPI	265.92	KPI	236.25
5	MTI	225.97	IIC	200.90	INT	230.07	INT	224.11	INT	260.43	CHR	235.71
6	PAI	221.72	INT	177.18	KPI	221.66	DVS	218.65	OCN	238.77	INT	234.16
7	PHA	210.08	MTI	177.11	TCM	213.69	IIC	204.18	DVS	227.02	IIC	213.49
8	SRM	207.75	CHR	173.29	DVS	207.48	MTI	185.57	SMG	223.56	DVS	189.98
9	KPI	204.88	PAI	170.14	NKI	197.24	SRM	181.31	WSN	216.87	SRM	179.81
10	SMG	203.41	SRM	150.60	SRM	181.62	NKI	157.50	IIC	210.63	TCM	171.19
11	TCM	199.15	WSN	145.11	WSN	179.18	AXA	155.4	NKI	205.96	MTI	169.53
12	CHR	192.52	OCN	142.01	IIC	177.43	WSN	154.34	TCM	186.78	WSN	167.45
13	NKI	178.52	NKI	135.01	MTI	171.12	AYD	154.23	PAI	181.50	NKI	164.62
14	WSN	174.25	TCM	132.17	UNN	162.76	TVI	146.77	SRM	181.17	PAI	157.95
15	DVS	145.66	NSI	122.04	AXA	152.88	NSI	139.86	MTI	177.36	SMG	123.41
16	BKI	140.63	SMG	109.06	SMG	139.33	TCM	133.91	UNN	171.23	AXA	116.29
17	STY	138.99	BKI	102.75	DHP	136.68	DHP	109.12	AXA	166.02	BKI	107.81
18	TIC	131.07	TIC	87.37	BKI	132.01	BKI	56.05	TVI	159.55	NSI	104.19
19	NSI	94.71	STY	85.20	STY	118.51	SMG	42.08	TIC	141.89	STY	91.41
20	UNN	87.49	UNN	59.08	PAI	118.29	PAI	34.12	STY	112.20	TIC	89.05
21	AXA	70.07	SEI	40.36	TVI	66.04	UNN	33.32	DHP	110.71	UNN	78.82
22	LIB	41.36	DHP	32.14	NSI	58.76	STY	24.54	NSI	106.10	DHP	73.20
23	BUN	40.32	SMK	14.44	SMK	47.45	TIC	- 45.54	BKI	89.87	TVI	47.14
24	CGU	26.27	AXA	7.24	VIB	- 4.99	SEI	- 64.36	BUN	83.47	BUN	10.54
25	SEI	24.94	BUN	- 2.56	BUN	- 22.19	BUN	- 67.95	SMK	43.67	SEI	- 21.48
26	TVI	- 11.10	VIB	- 21.30	TIC	- 22.85	LIB	- 114.02	LIB	- 21.04	SMK	- 36.24
27	DHP	- 16.43	TVI	- 30.68	SEI	- 80.85	CGU	- 114.47	TMW	- 22.79	TMW	- 79.01
28	SMK	- 37.60	CGU	- 49.29	CGU	- 102.95	TMW	- 123.42	SEI	- 32.53	LIB	- 80.42
29	VIB	- 47.61	LIB	- 62.75	TMW	- 112.86	SMK	- 126.61	VIB	- 60.50	CGU	- 81.90
30	TMW	- 53.79	TMW	- 74.40	LIB	- 131.07	VIB	- 160.86	CGU	- 84.93	VIB	- 85.91



W7

No. of Ranking	2538		2539		2540		2541		2542		Average	
	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark	Company	Mark
1	OCN	247.90	AYD	253.03	AYD	281.53	PHA	282.60	CHR	290.96	KPI	238.44
2	INT	245.12	KPI	233.28	CHR	230.51	CHR	247.41	PHA	279.90	CHR	233.19
3	AYD	234.12	PHA	198.45	PHA	228.26	OCN	243.91	AYD	279.01	PHA	230.11
4	IIC	230.82	IIC	188.77	OCN	227.42	KPI	231.42	KPI	261.78	OCN	229.74
5	MTI	224.32	MTI	185.05	KPI	222.62	INT	217.91	INT	244.85	AYD	222.62
6	KPI	214.94	CHR	175.91	INT	216.73	IIC	204.34	OCN	227.14	INT	221.86
7	PAI	204.92	INT	171.42	TCM	202.95	MTI	202.17	IIC	221.35	IIC	205.84
8	TCM	195.96	PAI	166.10	NKI	197.09	NKI	171.57	SMG	214.40	MTI	186.07
9	PHA	194.80	NSI	152.73	MTI	180.13	TVI	170.51	NKI	212.25	TCM	177.89
10	CHR	194.18	WSN	148.91	WSN	175.20	DVS	165.02	WSN	206.91	NKI	174.72
11	SMG	193.73	DVS	147.64	IIC	166.99	AXA	162.62	MTI	196.50	WSN	168.77
12	NKI	186.04	NKI	144.02	AXA	153.24	NSI	158.60	TCM	196.41	PAI	159.40
13	WSN	177.76	OCN	143.46	DVS	152.98	WSN	157.25	PAI	185.16	DVS	139.99
14	SRM	159.93	TCM	140.97	STY	148.73	AYD	156.70	TVI	184.61	NSI	137.56
15	STY	155.40	BKI	116.11	BKI	142.18	TCM	152.35	DVS	179.54	SRM	135.60
16	BKI	154.00	STY	116.10	SRM	135.84	SRM	137.28	AXA	173.83	AXA	128.18
17	TIC	130.35	SMG	113.83	SMG	135.79	DHP	94.88	TIC	149.71	STY	125.25
18	NSI	126.26	SRM	110.13	PAI	127.28	BKI	83.36	STY	140.88	BKI	124.28
19	AXA	92.78	TIC	97.72	UNN	120.95	STY	69.86	NSI	139.19	SMG	123.65
20	DVS	81.31	SEI	74.15	DHP	118.54	PAI	55.64	SRM	138.08	TIC	102.74
21	LIB	77.65	SMK	58.03	TVI	105.13	SMG	28.45	BKI	118.03	TVI	89.07
22	UNN	58.83	AXA	37.09	NSI	91.80	UNN	8.48	UNN	117.37	DHP	62.64
23	BUN	57.95	UNN	35.60	SMK	89.33	TIC	- 19.27	DHP	99.09	UNN	50.07
24	SEI	55.16	VIB	27.64	VIB	38.26	LIB	- 54.41	BUN	88.44	BUN	26.91
25	TVI	39.57	DHP	27.45	TIC	5.83	BUN	- 57.43	SMK	82.87	SMK	18.19
26	CGU	37.67	TVI	22.92	BUN	- 21.44	SMK	- 61.87	LIB	24.61	SEI	6.87
27	SMK	10.54	BUN	22.30	SEI	- 40.97	TMW	- 63.37	TMW	18.75	TMW	- 18.16
28	VIB	5.28	LIB	- 7.59	TMW	- 50.18	SEI	- 70.54	SEI	2.09	LIB	- 22.61
29	TMW	3.28	TMW	- 14.24	CGU	- 65.63	CGU	- 75.31	VIB	- 5.67	VIB	- 27.28
30	DHP	- 15.39	CGU	- 23.20	LIB	- 65.66	VIB	- 90.98	CGU	- 39.70	CGU	- 46.19

แบบ ก-2

2538

No.of Ranking	Weight						
	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7
1	AYD	OCN	OCN	OCN	OCN	AYD	OCN
2	OCN	INT	AYD	INT	INT	OCN	INT
3	INT	AYD	INT	IIC	AYD	INT	AYD
4	IIC	IIC	IIC	AYD	IIC	IIC	IIC
5	SRM	MTI	MTI	MTI	MTI	MTI	MTI
6	PAI	PAI	PHA	PAI	KPI	PAI	KPI
7	MTI	KPI	KPI	SMG	PAI	PHA	PAI
8	PHA	SMG	PAI	SRM	TCM	SRM	TCM
9	SMG	PHA	SMG	KPI	PHA	KPI	PHA
10	KPI	TCM	TCM	PHA	SMG	SMG	CHR
11	TCM	CHR	CHR	TCM	CHR	TCM	SMG
12	CHR	SRM	SRM	CHR	NKI	CHR	NKI
13	DVS	NKI	NKI	NKI	WSN	NKI	WSN
14	NKI	WSN	WSN	NSI	SRM	WSN	SRM
15	WSN	STY	BKI	AXA	STY	DVS	STY
16	BKI	BKI	STY	STY	BKI	BKI	BKI
17	STY	TIC	TIC	WSN	NSI	STY	TIC
18	TIC	NSI	NSI	DVS	TIC	TIC	NSI
19	UNN	DVS	DVS	BKI	AXA	NSI	AXA
20	NSI	AXA	AXA	LIB	DVS	UNN	DVS
21	AXA	LIB	LIB	TIC	LIB	AXA	LIB
22	BUN	UNN	BUN	SEI	BUN	LIB	UNN
23	LIB	SEI	UNN	CGU	SEI	BUN	BUN
24	CGU	BUN	SEI	UNN	UNN	CGU	SEI
25	SEI	CGU	CGU	TVI	TVI	SEI	TVI
26	DHP	TVI	TVI	DHP	CGU	TVI	CGU
27	TVI	SMK	SMK	VIB	SMK	DHP	SMK
28	SMK	VIB	DHP	BUN	VIB	SMK	VIB
29	VIB	DHP	TMW	SMK	TMW	VIB	TMW
30	TMW	TMW	VIB	TMW	DHP	TMW	DHP

Company	Score						
	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7
OCN	0	1	1	1	1	0	1
INT	0	1	0	1	1	0	1
INT / AYD	1	1	1	0	1	1	1
IIC	1	1	1	0	1	1	1
MTI	0	1	1	1	1	1	1
PAI	1	1	0	1	0	1	0
KPI / PAI	0	1	1	0	1	0	1
SRM / TCM	0	0	0	1	1	1	1
PHA	0	1	0	0	1	0	1
TCM / SMG	0	1	1	0	1	1	0
TCM / CHR	1	1	1	1	1	1	0
CHR	1	0	0	1	0	1	0
NKI	0	1	1	1	0	1	0
WSN	0	1	1	0	0	1	0
STY	0	1	0	0	1	0	1
BKI	1	1	0	0	1	1	1
TIC	0	1	1	0	0	0	1
TIC / NSI	1	1	1	0	1	1	1
DVS / AXA	0	1	1	0	1	0	1
AXA / DVS	0	1	1	0	1	0	1
LIB	0	1	1	0	1	0	1
BUN	1	0	1	0	1	0	0
SEI / BUN	0	1	0	0	1	1	1
CGU / SEI / UNN	1	0	1	1	1	1	1
TVI	0	0	0	1	1	0	1
TVI	0	1	1	0	0	1	0
SMK	0	1	1	0	1	0	1
VIB	0	1	0	0	1	0	1
TMW	0	0	1	0	1	0	1
TMW	1	1	0	1	0	1	0
Total	10	24	19	11	23	16	21

2539

No.of Ranking	Weight						
	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7
1	AYD	AYD	AYD	AYD	AYD	AYD	AYD
2	DVS	KPI	KPI	KPI	KPI	KPI	KPI
3	KPI	PHA	PHA	DVS	PHA	PHA	PHA
4	PHA	IIC	MTI	IIC	IIC	DVS	IIC
5	IIC	MTI	IIC	PHA	MTI	IIC	MTI
6	INT	DVS	DVS	NSI	CHR	INT	CHR
7	MTI	INT	INT	MTI	INT	MTI	INT
8	SRM	CHR	CHR	PAI	PAI	CHR	PAI
9	CHR	PAI	PAI	INT	DVS	PAI	NSI
10	PAI	NSI	NSI	CHR	NSI	SRM	WSN
11	WSN	OCN	WSN	SRM	NKI	WSN	DVS
12	OCN	WSN	NKI	SEI	WSN	OCN	NKI
13	NKI	NKI	SRM	OCN	TCM	NKI	OCN
14	TCM	TCM	OCN	NKI	OCN	TCM	TCM
15	NSI	SRM	TCM	SMG	STY	NSI	BKI
16	SMG	SMG	SMG	TCM	BKI	SMG	STY
17	BKI	BKI	BKI	WSN	SRM	BKI	SMG
18	TIC	STY	STY	STY	SMG	TIC	SRM
19	STY	TIC	TIC	SMK	TIC	STY	TIC
20	UNN	SEI	SEI	TIC	SEI	UNN	SEI
21	DHP	SMK	SMK	BKI	SMK	SEI	SMK
22	SEI	UNN	AXA	AXA	AXA	DHP	AXA
23	AXA	AXA	DHP	VIB	UNN	SMK	UNN
24	SMK	DHP	UNN	DHP	VIB	AXA	VIB
25	BUN	VIB	BUN	LIB	DHP	BUN	DHP
26	VIB	BUN	TVI	TVI	BUN	VIB	TVI
27	TVI	TVI	VIB	UNN	TVI	TVI	BUN
28	CGU	LIB	CGU	CGU	LIB	CGU	LIB
29	LIB	CGU	LIB	BUN	TMW	LIB	TMW
30	TMW	TMW	TMW	TMW	CGU	TMW	CGU

Company	Score						
	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7
AYD	1	1	1	1	1	1	1
KPI	0	1	1	1	1	1	1
PHA	0	1	1	0	1	1	1
IIC	0	1	0	1	1	0	1
MTI / IIC	1	1	1	0	1	1	1
INT / CHR / DVS	1	1	1	0	1	1	1
INT	0	1	1	0	1	0	1
CHR / PAI	0	1	1	1	1	1	1
PAI	0	1	1	0	0	1	0
NSI	0	1	1	0	1	0	0
WSN	1	0	1	0	0	1	0
OCN / WSN / NKI	1	1	1	0	1	1	1
NKI	1	1	0	0	0	1	0
TCM	1	1	0	0	0	1	1
NSI	1	0	0	0	0	1	0
SMG	1	1	1	0	0	1	0
BKI	1	1	1	0	0	1	0
STY	0	1	1	1	0	0	0
TIC	0	1	1	0	1	0	1
SEI	0	1	1	0	1	0	1
SMK	0	1	1	0	1	0	1
AXA	0	0	1	1	1	0	1
AXA / UNN	1	1	0	0	1	0	1
DHP / VIB	0	1	0	1	1	0	1
BUN	1	0	1	0	0	1	0
TVI	0	0	1	1	0	0	1
TVI	1	1	0	0	1	1	0
CGU	1	0	1	1	0	1	0
LIB	1	0	1	0	0	1	0
TMW	1	1	1	1	0	1	0
Total	16	23	23	10	17	19	17

2540

No.of Ranking	Weight						
	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7
1	AYD	AYD	AYD	AYD	AYD	AYD	AYD
2	PHA	CHR	PHA	CHR	CHR	CHR	CHR
3	CHR	OCN	OCN	OCN	PHA	PHA	PHA
4	OCN	PHA	CHR	INT	OCN	OCN	OCN
5	DVS	INT	INT	PHA	KPI	INT	KPI
6	INT	KPI	KPI	KPI	INT	KPI	INT
7	TCM	TCM	TCM	TCM	TCM	TCM	TCM
8	KPI	NKI	NKI	NKI	NKI	DVS	NKI
9	SRM	DVS	MTI	DVS	MTI	NKI	MTI
10	NKI	MTI	DVS	IIC	WSN	SRM	WSN
11	IIC	WSN	SRM	AXA	IIC	WSN	IIC
12	UNN	IIC	WSN	MTI	AXA	IIC	AXA
13	WSN	AXA	IIC	SRM	DVS	MTI	DVS
14	MTI	SRM	STY	UNN	STY	UNN	STY
15	AXA	UNN	BKI	WSN	BKI	AXA	BKI
16	SMG	STY	SMG	DHP	SMG	SMG	SRM
17	DHP	SMG	AXA	TVI	SRM	DHP	SMG
18	BKI	BKI	UNN	SMG	PAI	BKI	PAI
19	STY	DHP	DHP	PAI	UNN	STY	UNN
20	PAI	PAI	PAI	NSI	DHP	PAI	DHP
21	TVI	TVI	TVI	STY	TVI	TVI	TVI
22	NSI	NSI	SMK	BKI	NSI	NSI	NSI
23	SMK	SMK	NSI	SMK	SMK	SMK	SMK
24	BUN	VIB	VIB	VIB	VIB	VIB	VIB
25	VIB	TIC	TIC	BUN	TIC	BUN	TIC
26	TIC	BUN	BUN	TIC	BUN	TIC	BUN
27	SEI	SEI	SEI	CGU	SEI	SEI	SEI
28	CGU	TMW	CGU	SEI	TMW	CGU	TMW
29	TMW	CGU	LIB	TMW	CGU	TMW	CGU
30	LIB	LIB	TMW	LIB	LIB	LIB	LIB

Company	Score						
	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7
AYD	1	1	1	1	1	1	1
CHR	0	1	0	1	1	1	1
OCN / PHA	0	1	1	1	1	1	1
OCN	1	0	0	0	1	1	1
INT	0	1	1	0	0	1	0
KPI	0	1	1	1	0	1	0
TCM	1	1	1	1	1	1	1
NKI	0	1	1	1	1	0	1
MTI	0	0	1	0	1	0	1
WSN	0	0	0	0	1	0	1
IIC	1	0	0	0	1	0	1
IIC / AXA	0	1	0	0	1	1	1
DVS	0	0	0	0	1	0	1
STY	0	0	1	0	1	0	1
BKI	0	0	1	0	1	0	1
SMG	1	0	1	0	1	1	0
DHP / SMG	1	1	0	0	0	1	1
BKI	1	1	0	0	0	1	0
STY / DHP / UNN	1	1	1	0	1	1	1
PAI	1	1	1	0	0	1	0
TVI	1	1	1	0	1	1	1
NSI	1	1	0	0	1	1	1
SMK	1	1	0	1	1	1	1
VIB	0	1	1	1	1	1	1
TIC	0	1	1	0	1	0	1
BUN	0	1	1	0	1	0	1
SEI	1	1	1	0	1	1	1
CGU / TMW	1	1	1	0	1	1	1
CGU / TMW	1	1	0	1	1	1	1
LIB	1	1	0	1	1	1	1
Total	16	22	18	10	25	21	25

2541

No.of Ranking	Weight						
	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7
1	PHA	PHA	PHA	PHA	PHA	PHA	PHA
2	OCN	OCN	OCN	OCN	CHR	OCN	CHR
3	DVS	CHR	CHR	CHR	OCN	CHR	OCN
4	KPI	KPI	KPI	KPI	KPI	KPI	KPI
5	CHR	INT	INT	DVS	INT	INT	INT
6	INT	IIC	MTI	INT	IIC	DVS	IIC
7	SRM	MTI	IIC	MTI	MTI	IIC	MTI
8	IIC	DVS	DVS	IIC	TVI	MTI	NKI
9	MTI	TVI	NKI	AXA	NKI	SRM	TVI
10	AYD	NKI	TVI	TVI	DVS	NKI	DVS
11	NKI	AXA	AYD	NSI	NSI	AXA	AXA
12	WSN	SRM	SRM	SRM	AXA	WSN	NSI
13	AXA	NSI	WSN	NKI	WSN	AYD	WSN
14	TVI	WSN	AXA	WSN	AYD	TVI	AYD
15	NSI	AYD	TCM	DHP	TCM	NSI	TCM
16	TCM	TCM	NSI	TCM	SRM	TCM	SRM
17	DHP	DHP	DHP	AYD	DHP	DHP	DHP
18	SMG	BKI	BKI	BKI	BKI	BKI	BKI
19	BKI	STY	STY	PAI	STY	SMG	STY
20	UNN	PAI	PAI	STY	PAI	PAI	PAI
21	PAI	SMG	SMG	SMG	SMG	UNN	SMG
22	STY	UNN	UNN	SEI	UNN	STY	UNN
23	TIC	TIC	TIC	UNN	TIC	TIC	TIC
24	BUN	SEI	BUN	LIB	LIB	SEI	LIB
25	SEI	BUN	CGU	TIC	BUN	BUN	BUN
26	CGU	LIB	LIB	BUN	TMW	LIB	SMK
27	LIB	TMW	SEI	CGU	SEI	CGU	TMW
28	TMW	CGU	SMK	TMW	SMK	TMW	SEI
29	SMK	SMK	TMW	SMK	CGU	SMK	CGU
30	VIB	VIB	VIB	VIB	VIB	VIB	VIB

Company	Score						
	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7
PHA	1	1	1	1	1	1	1
OCN	1	1	1	1	0	1	0
CHR	0	1	1	1	0	1	0
KPI	1	1	1	1	1	1	1
INT	0	1	1	0	1	1	1
IIC	0	1	0	0	1	0	1
MTI	0	1	0	1	1	0	1
IIC / DVS	1	1	1	1	0	0	0
TVI / NKI	0	1	1	0	1	0	1
TVI / NKI / DVS	0	1	1	1	1	1	1
AXA	0	1	0	0	0	1	1
SRM	0	1	1	1	0	0	0
WSN	0	0	1	0	1	0	1
TVI / WSN / AYD	1	1	0	1	1	1	1
TCM	0	0	1	0	1	0	1
TCM	1	1	0	1	0	1	0
DHP	1	1	1	0	1	1	1
BKI	0	1	1	1	1	1	1
STY	0	1	1	0	1	0	1
PAI	0	1	1	0	1	1	1
SMG	0	1	1	1	1	0	1
UNN	0	1	1	0	1	0	1
TIC	1	1	1	0	1	1	1
LIB	0	0	0	1	1	0	1
BUN	0	1	0	0	1	1	1
LIB	0	1	1	0	0	1	0
TMW / SEI / CGU	0	1	1	1	1	1	1
TMW	1	0	0	1	0	1	0
SMK	1	1	0	1	0	1	0
VIB	1	1	1	1	1	1	1
Total	11	26	21	17	21	19	22

2542

No.of Ranking	Weight						
	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7
1	PHA	CHR	PHA	CHR	CHR	AYD	CHR
2	AYD	PHA	AYD	PHA	PHA	CHR	PHA
3	CHR	AYD	CHR	AYD	AYD	PHA	AYD
4	KPI	KPI	KPI	KPI	KPI	KPI	KPI
5	INT	INT	INT	INT	INT	INT	INT
6	DVS	OCN	OCN	OCN	OCN	OCN	OCN
7	OCN	SMG	SMG	SMG	IIC	DVS	IIC
8	SMG	IIC	IIC	NKI	SMG	SMG	SMG
9	WSN	NKI	WSN	DVS	WSN	WSN	NKI
10	SRM	WSN	NKI	WSN	NKI	IIC	WSN
11	NKI	DVS	DVS	IIC	MTI	NKI	MTI
12	IIC	TCM	MTI	TVI	TCM	TCM	TCM
13	UNN	MTI	TCM	MTI	PAI	PAI	PAI
14	TCM	PAI	PAI	TCM	TVI	SRM	TVI
15	PAI	TVI	TVI	AXA	DVS	MTI	DVS
16	MTI	AXA	AXA	PAI	AXA	UNN	AXA
17	AXA	SRM	SRM	UNN	TIC	AXA	TIC
18	TVI	TIC	TIC	SRM	STY	TVI	STY
19	TIC	UNN	BKI	NSI	SRM	TIC	NSI
20	DHP	NSI	STY	TIC	NSI	STY	SRM
21	STY	STY	NSI	STY	UNN	DHP	BKI
22	BUN	BKI	UNN	DHP	BKI	NSI	UNN
23	NSI	DHP	DHP	SMK	DHP	BKI	DHP
24	BKI	BUN	BUN	BUN	BUN	BUN	BUN
25	SMK	SMK	SMK	BKI	SMK	SMK	SMK
26	TMW	LIB	TMW	LIB	LIB	LIB	LIB
27	SEI	TMW	SEI	TMW	TMW	TMW	TMW
28	LIB	SEI	LIB	SEI	SEI	SEI	SEI
29	VIB	VIB	VIB	VIB	VIB	VIB	VIB
30	CGU	CGU	CGU	CGU	CGU	CGU	CGU

Company	Score						
	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7
CHR	0	1	0	1	1	0	1
PHA	0	1	0	1	1	0	1
AYD	0	1	0	1	1	0	1
KPI	1	1	1	1	1	1	1
INT	1	1	1	1	1	1	1
OCN	0	1	1	1	1	1	1
SMG	0	1	1	1	0	0	0
SMG	1	0	0	0	1	1	1
WSN	1	0	1	0	1	1	0
WSN	0	1	0	1	0	0	1
NKI / DVS / MTI	1	1	1	0	1	1	1
TCM	0	1	0	0	1	1	1
PAI	0	0	0	0	1	1	1
TCM / PAI / TVI	1	1	1	1	1	0	1
TVI / DVS	0	1	1	0	1	0	1
AXA	0	1	1	0	1	0	1
AXA / SRM / TIC	1	1	1	0	1	1	1
PACIF / TIC / STY	1	1	1	0	1	1	1
TIC / NSI	1	0	0	1	0	1	1
NSI / STY	0	1	1	0	1	1	0
STY	1	1	0	1	0	0	0
BKI / UNN	0	1	1	0	1	0	1
DHP	0	1	1	0	1	0	1
BUN	0	1	1	1	1	1	1
SMK	1	1	1	0	1	1	1
LIB	0	1	0	1	1	1	1
TMW	0	1	0	1	1	1	1
SEI	0	1	0	1	1	1	1
VIB	1	1	1	1	1	1	1
CGU	1	1	1	1	1	1	1
Total	13	26	18	17	26	19	26

## Average

No. of Ranking	Weight							Company	Score						
	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7		W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7
1	PHA	KPI	PHA	OCN	KPI	PHA	KPI	PHA / KPI	1	1	1	0	1	1	1
2	AYD	OCN	AYD	INT	CHR	OCN	CHR	AYD / OCN / CHR	1	1	1	0	1	1	1
3	OCN	CHR	KPI	CHR	PHA	AYD	PHA	CHR / PHA	0	1	0	1	1	0	1
4	INT	PHA	OCN	KPI	OCN	KPI	OCN	OCN	0	0	1	0	1	0	1
5	KPI	INT	CHR	PHA	INT	CHR	AYD	INT / CHR	0	1	1	0	1	1	0
6	CHR	AYD	INT	IIC	AYD	INT	INT	INT	0	0	1	0	0	1	1
7	DVS	IIC	IIC	AYD	IIC	IIC	IIC	IIC	0	1	1	0	1	1	1
8	IIC	MTI	MTI	MTI	MTI	DVS	MTI	MTI	0	1	1	1	1	0	1
9	SRM	TCM	NKI	DVS	TCM	SRM	TCM	TCM	0	1	0	0	1	0	1
10	TCM / WSN	NKI	TCM	SRM	NKI	TCM	NKI	TCM / NKI	1	1	1	0	1	1	1
11	MTI	WSN	DVS	NKI	WSN	MTI	WSN	WSN	0	1	0	0	1	0	1
12	NKI	DVS	WSN	NSI	PAI	WSN	PAI	WSN / PAI	0	0	1	0	1	1	1
13	PAI	PAI	SRM	PAI	DVS	NKI	DVS	PAI	1	1	0	1	0	0	0
14	SMG	SRM	PAI	TCM	SRM	PAI	NSI	SRM / PAI	0	1	1	0	1	1	0
15	AXA	NSI	SMG	AXA	NSI	SMG	SRM	AXA / NSI / SMG	1	1	1	1	1	1	0
16	BKI	AXA	BKI	WSN	AXA	AXA	AXA	AXA	0	1	0	0	1	1	1
17	NSI	SMG	NSI	SMG	BKI	BKI	STY	NSI / SMG / BKI	1	1	1	1	1	1	0
18	UNN	BKI	AXA	STY	STY	NSI	BKI	BKI / STY	0	1	0	1	1	0	1
19	TIC	STY	STY	TVI	SMG	STY	SMG	STY	0	1	1	0	0	1	0
20	DHP	TIC	TIC	BKI	TIC	TIC	TIC	TIC	0	1	1	0	1	1	1
21	STY	TVI	TVI	DHP	TVI	UNN	TVI	TVI	0	1	1	0	1	0	1
22	TVI	DHP	DHP	TIC	DHP	DHP	DHP	DHP	0	1	1	0	1	1	1
23	BUN	UNN	UNN	SEI	UNN	TVI	UNN	UNN	0	1	1	0	1	0	1
24	SEI	BUN	BUN	UNN	BUN	BUN	BUN	BUN	0	1	1	0	1	1	1
25	SMK	SEI	SEI	SMK	SMK	SEI	SMK	SMK	1	0	0	1	1	0	1
26	CGU	SMK	SMK	BUN	SEI	SMK	SEI	SMK	0	1	1	0	0	1	0
27	TMW	LIB	TMW	LIB	LIB	TMW	TMW	TMW	1	0	1	0	0	1	1
28	LIB	TMW	CGU	TMW	TMW	LIB	LIB	TMW / LIB	1	1	0	1	1	1	1
29	VIB	VIB	LIB	VIB	VIB	CGU	VIB	VIB	1	1	0	1	1	0	1
30	-	CGU	VIB	CGU	CGU	VIB	CGU	CGU	0	1	0	1	1	0	1
<b>Total</b>									<b>10</b>	<b>25</b>	<b>20</b>	<b>10</b>	<b>25</b>	<b>18</b>	<b>23</b>

### ประวัติผู้เขียน

นางสาวเต็มเดือน เกสรวัดณะ เกิดวันที่ 19 มกราคม 2508 ที่กรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่โรงเรียนขอนแก่นวิทยาลัย จบการศึกษาในระดับปริญญาตรี ในสาขาเศรษฐศาสตร์เกษตร คณะเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ในปีการศึกษา 2529 และเข้าศึกษาต่อในระดับบัณฑิตศึกษาที่คณะเศรษฐศาสตร์ สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต ในปีการศึกษา 2542

เริ่มทำงานในธุรกิจประกันภัยที่บริษัท สามัคคีประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในปี 2533 ปัจจุบันทำงานในตำแหน่ง ผู้จัดการสำนักเทคนิคประกันภัย บริษัท ธนชาติประกันภัย จำกัด