

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันวินาศภัยในประเทศไทย

สารนิพนธ์

ของ

จิรวิทย์ พรหมรัตน์

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ
มีนาคม 2553

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันวินาศภัยในประเทศไทย

สารนิพนธ์

ของ

จิรวิทย์ พรหมรัตน์

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ

มีนาคม 2553

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันวินาศภัยในประเทศไทย

บทคัดย่อ

ของ

จิรวิทย์ พรหมรัตน์

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ
มีนาคม 2553

จิรวิทย์ พรหมรัตน์. (2553). *ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย*.

สารนิพนธ์ ศ.ม. (เศรษฐศาสตร์การจัดการ). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัย

ศรีนครินทรวิโรฒ. อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์: ผู้ช่วยศาสตราจารย์วิพรรณ สาลีผล.

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันวินาศภัยในประเทศไทยโดยแบ่งเป็น 4 ประเภท ประกันภัยรถยนต์ ประกันอัคคีภัย ประกันภัยเบ็ดเตล็ด และการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง โดยใช้ข้อมูลสถิติเป็นรายไตรมาส ตั้งแต่ปี 2543 – 2551 รวม 36 ไตรมาส ที่ถูกรวบรวมไว้ในรายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทยและวารสารประกันภัยของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

ผลการศึกษาพบว่า 1) ผลกระทบที่มวบรวมในประเทศ และยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย มีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 2) ผลกระทบที่มวบรวมในประเทศ มีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทย ในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ปริมาณเงินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทย ในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ อัตราดอกเบี้ยมีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทย ในทิศทางตรงกันข้ามอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 3) ผลกระทบที่มวบรวมในประเทศมีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จำนวนประชากรในประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และอัตราดอกเบี้ยมีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยในทิศทางตรงกันข้ามอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 4) ผลกระทบที่มวบรวมในประเทศ มูลค่าการส่งออก และมูลค่าการนำเข้า ความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

FACTOR INFLUENCE THE POLICY PURCHASER FOR INSURANCE
BUSINESS IN THAILAND

AN ABSTRACT
BY
JIRAVIT PROMRAT

Presented in partial fulfillment of the requirements for the
Master of Economics Degree in Managerial Economics
at Srinakharinwirot University

March 2010

Jiravit Promrat. (2010). *Factor Influence The Policy Purchaser For Insurance Business In Thailand*. Master' Project, M.Econ. (Managerial Economics). Bangkok: Graduate School, Srinakharinwrit University. Project Advisor: Assist. Prof. Ravipan Saleepon.

This study aimed the ordinary efficient demand-side factors that influence a Non Life Insurance in Thailand is divided into 4 categories are Car insurance, Fire insurance, Miscellaneous Insurance, Marine cargo Insurance and Inland Transit Insurance. Using secondary data is the quarterly started 2000 – 2008 (36 quarters), was collected on the report of insurance industry in Thailand and journals of the OIC.

The results showed that 1) GDP and selling vehicles in Thailand are related with Car Insurance in Thailand in the same direction, statistically significant. 2) GDP in Thailand are related with the Fire Insurance in Thailand in the same direction, statistically significant real estate loans in Thailand are related with the Fire Insurance in Thailand in the same direction without statistically significant. Interest rates are related with the Fire Insurance in Thailand in the opposite direction, statistically significant 3) GDP is related with the Miscellaneous Insurance in Thailand in the same direction, statistically significant. The population in Thailand is related with the Miscellaneous Insurance in Thailand in the same direction without statistically significant. Interest rates are related with Miscellaneous Insurance in Thailand in the opposite direction, statistically significant. 4) GDP and Import & Export Value are related with Marine Cargo Insurance and Inland Transit Insurance in Thailand in the same direction, statistically significant.

อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ ประธานคณะกรรมการบริหารหลักสูตร และคณะกรรมการสอบได้
พิจารณาสารนิพนธ์เรื่อง บัณฑิตที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย ของ
จิรวิทย์ พรหมรัตน์ ฉบับนี้แล้วเห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญา
เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์การจัดการ ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒได้

อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์

.....

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ รวิพรรณ สาลีผล)

ประธานคณะกรรมการบริหารหลักสูตร

.....

(รองศาสตราจารย์ ดร.อรรถิพย์ ราชภูริณยม)

คณะกรรมการสอบ

..... ประธาน

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ รวิพรรณ สาลีผล)

..... กรรมการสอบสารนิพนธ์

(อาจารย์ ไมตรี อภิพัฒน์มนตรี)

..... กรรมการสอบสารนิพนธ์

(อาจารย์ ประพาฬ เพ็ญฟูสกุล)

อนุมัติให้รับสารนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญา
เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์การจัดการ ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

..... คณบดีสำนักวิชาเศรษฐศาสตร์

และนโยบายสาธารณะ

(รองศาสตราจารย์ ดร.เรณู สุขารมณ์)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.2553

ประกาศคุณูปการ

สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดีเป็นเพราะผู้วิจัยได้รับความกรุณาจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ รวิพรรณ สาลีผล อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์และประธานคณะกรรมการควบคุมการสอบสารนิพนธ์ ได้เสียสละเวลาอันมีค่าเพื่อให้คำปรึกษาแนะนำ ตลอดจนการตรวจแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ใน การจัดทำงานวิจัยทุกขั้นตอนเพื่อให้งานวิจัยมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์ไมตรี อภิพัฒนะมนตรี และอาจารย์ประพาฬ เพื่องฟู สกูล กรรมการควบคุมการสอบสารนิพนธ์ ที่ได้เสียสละเวลาอันมีค่าเพื่อให้คำปรึกษา แนะนำ ตลอดจน แก้ไขข้อบกพร่องของงานวิจัยนี้

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ ตลอดจนเพื่อนๆ และคุณธินิตา ภูวนะนุติ ที่เป็น กำลังใจและให้การสนับสนุนเป็นอย่างดีตลอดระยะเวลาที่ทำการศึกษา

จิรวิทย์ พรหมรัตน์

สารบัญ

บทที่	หน้า
1 บทนำ.....	1
ภูมิหลัง.....	1
ความมุ่งหมายของการวิจัย.....	3
ความสำคัญของการวิจัย	3
ขอบเขตของการวิจัย	4
นิยามศัพท์เฉพาะ	4
กรอบแนวคิดในการวิจัย	6
สมมติฐานในการวิจัย	7
 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	10
ความหมายของการประกันวินาศภัย	10
ประเภทของประกันวินาศภัย	12
ประโยชน์ของการประกันวินาศภัย	12
ประวัติของการประกันวินาศภัยในประเทศไทย	13
หลักการประกันวินาศภัย	19
ทฤษฎีตัวกำหนดอุปสงค์	24
ทฤษฎีความยืดหยุ่นของอุปสงค์	26
ทฤษฎีอัตราดอกเบี้ย.....	29
ทฤษฎีปริมาณเงินให้กู้.....	30
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	32
 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	36
การกำหนดข้อมูลที่ศึกษา.....	36
การสร้างเครื่องมือในการวิจัยครั้งนี้	36
การเก็บรวบรวมข้อมูล	36
การจัดทำข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล.....	37

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3 (ต่อ)	
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์	38
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	42
การวิเคราะห์ข้อมูล	42
สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	42
ผลการวิเคราะห์	43
5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	59
สังเขปความมุ่งหมาย สมมติฐาน และวิธีดำเนินการวิจัย	59
สรุปผลการวิจัย	61
อภิปรายผล	62
ข้อเสนอแนะ	66
บรรณานุกรม	68
ภาคผนวก	71
ประวัติย่อผู้วิจัย	81

บัญชีตาราง

ตาราง	หน้า
1 แสดงจำนวนการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันวินาศภัยในประเทศไทย พ.ศ 2544-2551	1
2 ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อนของการความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัย รถยนต์ในประเทศไทย กับ ผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง และ ยอด จำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย.....	44
3 ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อนของการความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัย อัคคีภัยในประเทศไทย กับ ผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง ปริมาณสินเชื่อ เพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทย และ อัตราดอกเบี้ย.....	47
4 ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อนของการความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัย อัคคีภัยในประเทศไทย กับ ผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง และ อัตรา ดอกเบี้ย.....	49
5 ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อนของการความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัย เบ็ดเตล็ดในประเทศไทย กับ ผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง จำนวน ประชากรในประเทศ อัตราดอกเบี้ย.....	51
6 ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อนของการความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัย ทางทะเลและขนส่ง ในประเทศไทย กับ ผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศ มูลค่าการ ส่งออก มูลค่าการนำเข้า	54
7 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยใน ประเทศไทยประเภทรถยนต์	56
8 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยใน ประเทศไทยประเภทอัคคีภัย	74
9 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยใน ประเทศไทยประเภทเบ็ดเตล็ด	76

บัญชีตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
10 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยใน ประเทศไทยประเภทประกันภัยทางทะเลและขนส่ง	78
11 แสดงค่าสถิติ Durbin-Watson	80

บัญชีภาพประกอบ

ภาพประกอบ	หน้า
1 กรอบแนวคิดในการวิจัยที่1	6
2 กรอบแนวคิดในการวิจัยที่2	6
3 กรอบแนวคิดในการวิจัยที่3	6
4 กรอบแนวคิดในการวิจัยที่4	7
5 แสดงทฤษฎีปริมาณเงินให้กู้	30
6 แสดงการแบ่งช่วงปัญหา Auto Correlation	41

บทที่ 1

บทนำ

ภูมิหลัง

ธุรกิจประกันวินาศภัย เป็นธุรกิจการเงินประเภทหนึ่งในระบบเศรษฐกิจ ที่มีบทบาทความสำคัญในการผลักดันให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศให้มีความเจริญก้าวหน้าทั้งในด้านการเป็นสถาบันรับความเสี่ยง ที่ช่วยสร้างหลักประกันความมั่นคงพื้นฐานแก่บุคคล ครอบครัว และ ธุรกิจ ซึ่งปัจจุบันทุกคน ล้วนต้องไม่เผชิญกับความไม่แน่นอนและการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ซึ่งไม่อาจคาดคะเนได้ว่า จะเกิดอะไรขึ้นกับบ้างในอนาคต เราต้องเสี่ยงกับความไม่แน่นอน และ สิ่งที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ซึ่งอาจเป็นได้ทั้งในทางที่ดีหรือทางร้าย เหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดการณ์ ดังกล่าวอาจเกิดจากเหตุการณ์ธรรมชาติ จากการกระทำของผู้อื่น ซึ่งย่อมมีโอกาสส่งผลกระทบต่อเราได้เสมอ ปัจจุบันความเจริญทางด้านวัตถุมีมากขึ้นเป็นลำดับ มีการประดิษฐ์สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ มากมาย เป็นผลทำให้เกิดภัยอันตราย และความเสียหายต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นด้วยการดำเนินชีวิตของเราจึงมีความ เสี่ยงภัยอยู่ตลอดเวลา ทั้งความเสียหายจากธรรมชาติ ภัยจากสิ่งประดิษฐ์ที่ทันสมัย ภัยจากชุมชนที่เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากสภาพความเป็นอยู่ที่ลำบากมากขึ้นกว่าแต่ก่อน ตลอดจนการที่ประชาชนที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และหลังไหลเข้ามาอาศัยแออัดกันในเมืองหลวง ทำให้แนวโน้มของภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้นมีมากขึ้นด้วย โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากยานพาหนะ ซึ่งผู้ขับขี่ที่เร่งร้อน ประมาทเลินเล่อปราศจากความระมัดระวัง อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ทรัพย์สินของตนเองและของผู้อื่นได้อย่างง่ายดาย

ในเมืองใหญ่ๆ ที่มีประชาชนอาศัยอย่างหนาแน่น ความจำเป็นในเรื่องที่อยู่อาศัยของประชาชนจะมีมากขึ้น ประชาชนส่วนใหญ่ที่ฐานะต่ำหรือปานกลางก็จะทำการก่อสร้างอาคารบ้านเรือนอย่างง่าย ๆ ปราศจากความเป็นระเบียบเรียบร้อย อันจะก่อให้เกิดอัคคีภัยได้ง่าย และเมื่อเกิดแล้วความเสียหายก็มักจะใหญ่หลวงเกินกว่าที่ควรจะเป็น เพราะความแออัดของอาคารและตรอกซอกซอยที่คับแคบเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ดับเพลิง ทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน อาคารบ้านเรือน ประชาชนผู้เคราะห์ร้ายจำนวนมากต้องประสบปัญหาการขาดแคลนที่อยู่อาศัย ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่น่าสลดใจยิ่งนัก นอกจากนี้บรรดาโรคภัยไข้เจ็บต่างๆ ดูเหมือนจะมีการพัฒนาก้าวไปไกลเช่นกัน มีการค้นพบโรคใหม่ๆ อยู่เสมอ บางโรคในปัจจุบันไม่มีทางที่จะป้องกันหรือรักษาให้ขาดได้ เช่น โรคมะเร็ง โรคเอดส์ เป็นต้น ส่วนในด้านธุรกิจผู้ดำเนินธุรกิจก็ต้องมีเสี่ยงภัยไม่น้อยกว่าบุคคลธรรมดาเพราะธุรกิจใดๆ ก็ตาม จะต้องมีการลงทุนทั้งในด้านกำลังทรัพย์และกำลังคน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องหาทาง ป้องกันการลงทุนไม่ให้สูญไป เพราะการเสี่ยงภัย ด้วยเหตุนี้ การประกัน

วินาศภัย จึงเป็นเครื่องมือในการบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นให้เบาบางลง ทั้งก่อให้เกิดเสถียรภาพในการประกอบธุรกิจ ความมุ่งหมายของการลงทุนก็คือ ถ้าอะไรจะไม่แน่นอน หากต้นทุนการผลิตไม่แน่นอน แต่ถ้าหากมีการโอนความเสี่ยงภัยไปให้กับบริษัทประกันภัย โดยเสียเบี้ยประกันภัยจำนวนหนึ่งตามที่ตกลงกันได้ ก็จะทำให้ต้นทุนการผลิตแน่นอนขึ้น การลงทุนก็จะมีเสถียรภาพมากขึ้น

ธุรกิจประกันภัยเป็นธุรกิจที่สำคัญอีกหนึ่งธุรกิจ ในแขนงของสถาบันการเงินในประเทศไทย เช่น ธนาคารพาณิชย์ อันมีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

ที่ทำหน้าที่ เป็นตัวกลางในการระดมทุน โดยการระดมทุนจากผู้ลงทุนหรือผู้ออมเงินมาลงทุน ซึ่งเงินที่ได้รับจากผู้ออมจะอยู่ในรูปของเบี้ยประกันภัยและเงินที่ได้จากผู้ลงทุนจะอยู่ในรูปของการซื้อหุ้น เบี้ยประกันเหล่านั้นไปลงทุนหาผลประโยชน์เปรียบเสมือนสถาบันการเงินที่ระดมเงินออมจากภาคเศรษฐกิจที่มีเงินทุนส่วนเกินไปลงทุนในภาคเศรษฐกิจที่ขาดแคลนเงินทุน ดังนั้นธุรกิจประกันวินาศภัยจึงถือได้ว่าเป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับภาคการการเงินอีกด้วย โดยเป็นเสมือนแหล่งระดมเงินออมที่สำคัญแห่งหนึ่งของภาคเอกชน นอกเหนือจากหน้าที่รับประกันความเสี่ยง ซึ่งนับได้ว่าเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม

ตาราง 1 แสดงจำนวนการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันวินาศในประเทศไทย

พ.ศ.2544-2551

ปี	จำนวนกรมธรรม์ (หน่วย:ราย)	เพิ่ม(ลด)	เปลี่ยนแปลง (%)
2544	14,694,403	-	-
2545	17,303,781	2,609,378	15%
2546	20,926,490	3,622,709	21%
2547	23,685,328	2,755,838	13%
2548	26,690,730	3,005,402	13%
2549	28,473,276	1,782,546	7%
2550	31,138,247	2,664,971	9%
2551	32,323,719	1,185,472	4%

ที่มา: กองส่งเสริมการประกันภัยและสารสนเทศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

ในช่วงปี 2539 – 2543 ที่ผ่านมาเป็นช่วงที่ประเทศไทยได้ประสบวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ ซึ่งส่งผลต่อโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศไทยทั้งระบบ แต่ธุรกิจประกันวินาศภัยก็สามารถประคองตัวได้ในระดับหนึ่ง หลังจากปี 2543 ธุรกิจประกันวินาศภัยมีแนวโน้มจะเจริญเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยจำนวนกรมธรรม์ของธุรกิจประกันวินาศภัยปี 2545 ที่ผ่านมี เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน จำนวน 2,609,378 กรมธรรม์ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ดังตาราง 1

จากบทบาทของการประกันวินาศภัยที่มีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ในการช่วยสร้างเสริมความมั่นคง และหลักประกันภัยทางการเงินและการลงทุนให้แก่ผู้ประกอบการธุรกิจและบุคคลทุกสาขาอาชีพ รวมทั้งเป็นแหล่งระดมเงินออมเข้าสู่ระบบ เพื่อนำเงินทุนไปกระจายการลงทุนและเกิดการให้กู้ยืม แก่ภาคเศรษฐกิจในธุรกิจอื่นๆก่อให้เกิดการผลิต การจ้างงาน และการขยายตัวของระดับรายได้ประชาชาติให้เพิ่มสูงขึ้น มีผลโดยตรงต่อการเจริญเติบโตในระบบเศรษฐกิจของประเทศ ภาครัฐจึงได้ให้ความสำคัญในธุรกิจด้านประกันภัย โดยมีนโยบายให้ความสนับสนุนเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนโดยรวมของประเทศ โดยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง ได้แก่กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์คอยควบคุมกำกับดูแลผู้ที่อยู่ในธุรกิจนี้

จากเหตุผลดังกล่าว เป็นเหตุจูงใจให้ผู้ศึกษาสนใจที่ศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันวินาศภัยในประเทศไทย เพื่อเป็นประโยชน์แก่ผู้ประกอบการประกันภัยในการควบคุมและวางแผนกำหนดนโยบาย หรือกลยุทธ์ทางการตลาดในการดำเนินงานกิจกรรมประกันภัยของตน ให้เจริญเติบโตในทิศทางที่ถูกต้องและสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงในอนาคต

ความมุ่งหมายของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ตั้งความมุ่งหมายไว้ดังนี้

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย
2. เพื่อหาความยืดหยุ่นของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย

ความสำคัญของการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันวินาศภัยในประเทศไทย ว่าปัจจัยใดมีผลกระทบการทำประกันวินาศภัยมากน้อย เพื่อเป็นประโยชน์แก่ผู้ประกอบการประกันภัยในการควบคุมและวางแผนกำหนดนโยบาย หรือกลยุทธ์ทางการตลาดในการดำเนินงานกิจกรรมประกันภัยของตน ให้เจริญเติบโตในทิศทางที่ถูกต้องและสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงในอนาคต

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตของเนื้อหา

ในการวิจัยครั้งนี้จะทำการศึกษาเฉพาะปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันวินาศภัยในประเทศไทย โดยแบ่งเป็น 4 ประเภท ประกันภัยรถยนต์ ประกันอัคคีภัย ประกันภัยเบ็ดเตล็ด และการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

ในการวิจัยครั้งนี้โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิเป็นรายไตรมาส ตั้งแต่ปี 2543 – 2551 รวม 36 ไตรมาส ที่ถูกรวบรวมไว้ในรายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทยและวารสารประกันภัย ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

ตัวแปรที่ศึกษา

ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ประกอบด้วย

ตัวแปรอิสระ ประกอบด้วย

1. ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง
2. ยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย
3. ปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทย
4. อัตราดอกเบี้ย
5. จำนวนประชากรในประเทศไทย
6. มูลค่าการส่งออก
7. มูลค่าการนำเข้า

ตัวแปรตามได้แก่ จำนวนกรมธรรม์ของการประกันภัยรถยนต์ การประกันอัคคีภัย การประกันภัยเบ็ดเตล็ด และการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. **กรมธรรม์ประกันภัย (Insurance Policy)** หมายถึง เป็นข้อตกลงที่ระบุไว้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยระบุเงื่อนไขต่าง ที่ผู้เอาประกันจะได้รับ ความคุ้มครองและต้องจ่ายให้กับผู้รับประกัน

2. **ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง** หมายถึง มูลค่าสินค้าและบริการขั้นสุดท้ายที่ผลิตขึ้นในประเทศในระยะเวลาหนึ่ง โดยไม่คำนึงถึงว่าทรัพยากรที่ใช้ในการผลิตสินค้าและบริการจะเป็นของพลเมืองในประเทศหรือเป็นของชาวต่างประเทศก็ได้ ในทางตรงกันข้ามทรัพยากรของพลเมืองในประเทศที่ไปทำการผลิตในต่างประเทศ ไม่นับรวมไว้ในผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (หน่วย: พันล้านบาท)

3. **ยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย** หมายถึง ปริมาณรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ออกจำหน่ายในประเทศไทยในช่วงปี 2543 – 2551 (หน่วย: คัน)

4. **ปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทย** หมายถึง ความต้องการการยืมเงินจากธนาคารพาณิชย์ สำหรับบุคคลเพื่อที่อยู่อาศัย เพื่อซื้อที่ดินปลูกสร้างที่อยู่อาศัยของตนเอง หรือซื้อที่ดินพร้อมบ้านพักอาศัย ทาวน์เฮ้าส์ ตึกแถวหรือห้องชุดในอาคารชุดเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยของตนเอง (หน่วย: พันล้านบาท)

5. **จำนวนประชากรในประเทศไทย** หมายถึง จำนวนประชากรในประเทศไทย ในแต่ละปีในช่วงปี 2543 – 2552 (ล้านคน)

6. **อัตราดอกเบี้ย** หมายถึง ค่าตอบแทนซึ่งผู้กู้ยืมจ่ายให้กับสถาบันการเงิน เพื่อเป็นค่าตอบแทนในการได้รับสินเชื่อ ซึ่งพิจารณาจากอัตราดอกเบี้ยที่ใช้ในธนาคารพาณิชย์(หน่วย: ร้อยละ)

7. **มูลค่าการส่งออก** หมายถึง มูลค่าของสินค้าทั้งหมดที่มีการส่งออกจากประเทศไทยเพื่อจำหน่ายสินค้าไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ในช่วงปี 2543 – 2551 (หน่วย: พันล้านบาท)

8. **มูลค่าการนำเข้า** หมายถึง มูลค่าของสินค้าที่มีการนำเข้าจากประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก เพื่อมาจำหน่ายในประเทศไทย ในช่วงปี 2543 – 2551 (หน่วย: พันล้านบาท)

9. **จำนวนกรมธรรม์การประกันภัยรถยนต์** หมายถึงจำนวนการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยในช่วงปี 2543 – 2551 (หน่วย: ฉบับ)

10. **จำนวนกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย** หมายถึง จำนวนการทำประกันอัคคีภัย (Fire insurance) ซึ่งเป็นการประกันความเสียหายของทรัพย์สินอันเนื่องมาจากไฟไหม้ รวมถึงการมีทรัพย์สินที่เอาประกันถูกฟ้าผ่าด้วย ในประเทศไทยในช่วงปี 2543 – 2552 (หน่วย: ฉบับ)

11. **จำนวนกรมธรรม์การประกันภัยเบ็ดเตล็ด** หมายถึง จำนวนการประกันภัยอื่นๆ ที่มีใช้การประกันอัคคีภัย ภัย รถยนต์ ภัยทางทะเล และขนส่ง ได้แก่ การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล การประกันทรัพย์สิน การประกันภัยสำหรับวิศวกรรม ประกันภัยการโจรกรรม การประกันภัยสำหรับเงิน ในประเทศไทยในช่วงปี 2543 – 2551 (หน่วย: ฉบับ)

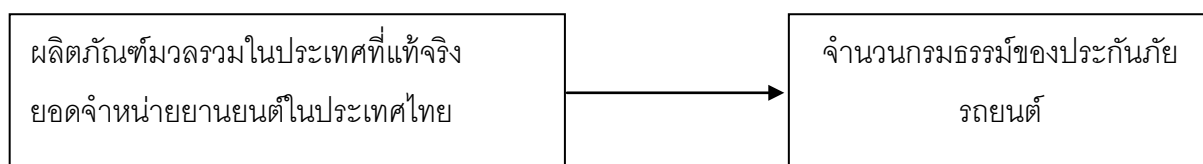
12. **จำนวนกรมธรรม์ทางทะเลและการขนส่ง** หมายถึง จำนวนการทำประกันความเสียหายของตัวเรือและสินค้าที่บรรทุกในยานพาหนะที่ทำการขนส่งระหว่างประเทศ และภายในประเทศ ในประเทศไทยในช่วงปี 2543 – 2551 (หน่วย: ฉบับ)

กรอบแนวความคิดในการวิจัย

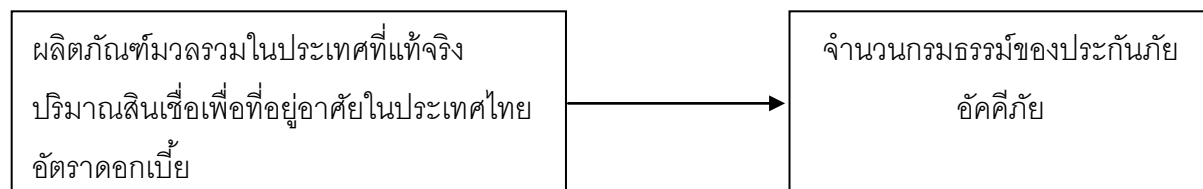
ในการวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาภายใต้กรอบแนวคิด ทางเศรษฐศาสตร์และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่ว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงของ ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัย มูลค่าการนำเข้า มูลค่าการส่งออก ยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย อัตราดอกเบี้ย และจำนวนประชากรในประเทศไทย มีผลต่อการทำประกันวินาศภัยในประเทศไทยอย่างไรสามารถเขียนเป็นแบบจำลองภายใต้กรอบแนวคิดของการวิจัยได้ดังนี้

ตัวแปรอิสระ

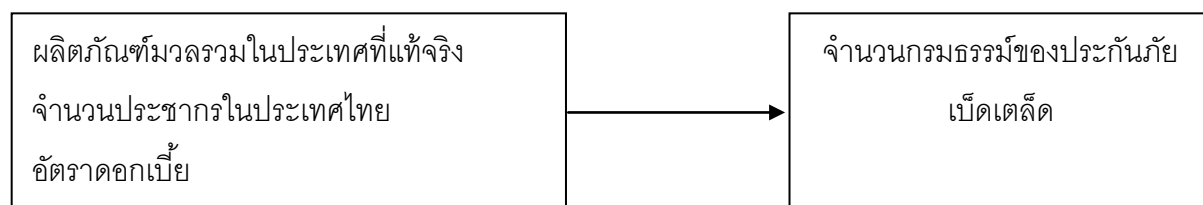
ตัวแปรตาม



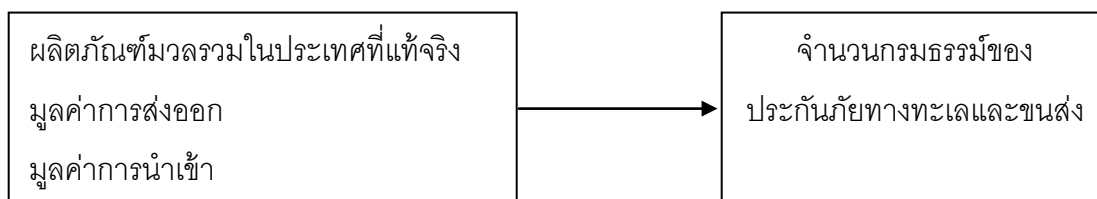
ภาพประกอบ 1 กรอบแนวความคิดในการวิจัยที่1



ภาพประกอบ 2 กรอบแนวความคิดในการวิจัยที่2



ภาพประกอบ 3 กรอบแนวความคิดในการวิจัยที่3



ภาพประกอบ 4 กรอบแนวคิดในการวิจัยที่4

สมมติฐานในการวิจัย

สมมติฐานที่ 1: การเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ เมื่อการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงเพิ่มขึ้น ในขณะที่ปัจจัยอื่นๆคงที่ ส่งผลให้การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยเพิ่มขึ้น และในทางตรงกันข้ามถ้าการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงลดลง จะทำให้การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยลดลง

สมมติฐานที่ 2: การเปลี่ยนแปลงยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ เมื่อการเปลี่ยนแปลงยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทยเพิ่มขึ้น ในขณะที่ปัจจัยอื่นๆคงที่ ส่งผลให้การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยเพิ่มขึ้น และในทางตรงกันข้ามถ้าการเปลี่ยนแปลงยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทยลดลง จะทำให้การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยลดลง

สมมติฐานที่ 3: การเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ เมื่อการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงเพิ่มขึ้น ในขณะที่ปัจจัยอื่นๆคงที่ ส่งผลให้การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยเพิ่มขึ้น และในทางตรงกันข้ามถ้าการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงลดลง จะทำให้การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยลดลง

สมมติฐานที่ 4: การเปลี่ยนแปลงปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ เมื่อการเปลี่ยนแปลงปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทยเพิ่มขึ้น

สมมติฐานที่ 6: การเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการนำเข้าและส่งออกเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ เมื่อการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงเพิ่มขึ้น ในขณะที่ปัจจัยอื่นๆคงที่ ส่งผลให้การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการนำเข้าและส่งออกเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยเพิ่มขึ้น และในทางตรงกันข้าม ถ้าการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงลดลง จะทำให้การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการนำเข้าและส่งออกเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยลดลง

สมมติฐานที่ 7: การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรในประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประมงเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ เมื่อการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรในประเทศไทยเพิ่มขึ้น ในขณะที่ปัจจัยอื่นๆคงที่ ส่งผลให้การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประมงเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยเพิ่มขึ้น และในทางตรงกันข้ามถ้าการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรในประเทศไทยลดลง จะทำให้การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประมงเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยลดลง

สมมติฐานที่ 8: การเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการปริมาณการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยในทิศทางตรงกันข้าม กล่าวคือ เมื่อการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยเพิ่มขึ้น ในขณะที่ปัจจัยอื่นๆคงที่ ส่งผลให้การเปลี่ยนแปลงปริมาณการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยลดลง และในทางตรงกันข้ามถ้าการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยลดลง จะทำให้การเปลี่ยนแปลงปริมาณการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยในประเทศไทยเพิ่มขึ้น

สมมติฐานที่ 9: การเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการนำเข้าทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือเมื่อการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงเพิ่มขึ้น ในขณะที่ปัจจัยอื่นๆที่ส่งผลให้การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการนำเข้าทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยเพิ่มขึ้น

ในทางตรงกันข้ามถ้าการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงลดลง จะทำให้การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการท่าประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยลดลง

สมมติฐานที่ 10: การเปลี่ยนแปลงมูลค่าการส่งออกมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการท่าประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ เมื่อการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้น ในขณะที่ปัจจัยอื่นๆคงที่ ส่งผลให้การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการท่าประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยเพิ่มขึ้น และในทางตรงกันข้ามถ้าการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการส่งออกลดลง จะทำให้การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการท่าประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยลดลง

สมมติฐานที่ 11: การเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้ามีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการท่าประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ เมื่อการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้าเพิ่มขึ้น ในขณะที่ปัจจัยอื่นๆคงที่ ส่งผลให้การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการท่าประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยเพิ่มขึ้น และในทางตรงกันข้ามถ้าการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้าลดลง จะทำให้การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการท่าประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยลดลง

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้ดำเนินการภายใต้ข้อมูลพื้นฐาน หลักการของแนวคิด และทฤษฎีเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสรุปเป็นประเด็นและกรอบแนวความคิดของการวิจัย ดังนี้

1. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันวินาศภัย
 - 1.1 ความหมายของการประกันภัยวินาศภัย
 - 1.2 ประเภทของประกันวินาศภัย
 - 1.3 ประโยชน์ของการประกันวินาศภัย
 - 1.4 ประวัติของการประกันภัย ในประเทศไทย
 - 1.5 หลักการประกันวินาศภัยทั้ง 4 ประเภท
2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
 - 2.1 ทฤษฎีตัวกำหนดอุปสงค์ (Demand Determinants)
 - 2.2 ทฤษฎีความยืดหยุ่นของอุปสงค์ (Elasticity of demand)
 - 2.3 ทฤษฎีอัตราดอกเบี้ย
 - 2.4 ทฤษฎีปริมาณเงินให้กู้ (Loanable Fund Theory)
3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันวินาศภัย (ศิริวรรณ วัลโคม. 2544)

1.1 ความหมายของการประกันภัยวินาศภัย

การประกันภัยวินาศภัย (Non-life Insurance) เป็นการเฉลี่ยความเสียหาย ที่เกิดขึ้นกับบุคคลหนึ่งไปยังบุคคลอื่น โดยมีผู้รับประกันภัยทำหน้าที่กระจายความเสี่ยงภัยระหว่างผู้เอาประกันภัยทั้งหมด ด้วยการให้ผู้เอาประกันภัยจ่ายเงินจำนวนเล็กน้อย ซึ่งเรียกว่า “เบี้ยประกันภัย” ให้ผู้รับประกันภัยเก็บรวบรวมไว้เป็นเงินกองกลาง เมื่อมีผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์ที่เอาประกันภัยผู้รับประกันภัยก็จะนำเงินกองกลางนั้นไปชดเชยให้ตามจำนวนที่ได้ตกลงกัน

การประกันภัย เป็นการประกอบกิจการธุรกิจอย่างหนึ่งที่อำนวยความสะดวกให้แก่สังคม โดยการเฉลี่ยภัยที่เกิดขึ้นกับบุคคลหนึ่งไปยังบุคคลอื่น ซึ่งอยู่ในลักษณะการเสี่ยงภัยชนิดเดียวกัน ไม่ว่าภัยนั้นจะเป็นภัยตามธรรมชาติหรือภัยจากสภาพสังคมก็ตาม ทั้งนี้เพื่อช่วยบรรเทาความเดือดร้อนของบุคคลผู้ประสบเคราะห์กรรมจากภัยนั้น หรือเพื่อบรรเทาฐานะทางการเงินของบุคคลนั้นกลับสู่สภาพเดิม ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 861 บัญญัติไว้ว่า “สัญญาประกันภัย คือ สัญญาซึ่ง

บุคคลคนหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกัน”

จะเห็นได้ว่าการประกันภัยมิได้หมายความว่า จะทำให้ภัยหมดสิ้นไปหรือป้องกันมิให้ภัยเกิดขึ้นแต่เป็นเพียงการโอนภัยเหล่านั้นมายังแหล่งกลางหรือกองกลางคือบริษัทประกันภัย และบริษัทจะเป็นผู้เฉลี่ยภัยดังกล่าวไปยังบุคคลที่อยู่ในภัยชนิดเดียวกัน ทั้งนี้เพื่อให้บุคคลเหล่านั้นเกิดความมั่นใจและสบายใจไม่ต้องวิตกกังวลว่าภัยจะเกิดขึ้นเมื่อใดหรือเกิดอย่างไร เพราะถ้าเกิดขึ้นจริงจะได้รับค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัย โดยเสียเบี้ยประกันไว้ให้กับกองกลางเล็กน้อย ซึ่งบริษัทมีวิธีการที่สามารถรับภาระได้

บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยมีอยู่ 3 ฝ่าย คือ

1. ผู้เอาประกัน คือ ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่เอาประกันหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในเหตุที่เอาประกัน และเป็นผู้ที่ตกลงว่าจะจ่ายเบี้ยประกันในกรณีประกันวินาศภัย ผู้เอาประกันหมายถึง ผู้ที่เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่เอาประกัน แต่ถ้าไม่เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่เอาประกัน แต่มีส่วนได้ส่วนเสียในเหตุที่เอาประกันก็ทำได้ เช่น ผู้เช่าตึกแถวเอาประกันตึกแถวที่ตนเช่า ทั้งๆ ที่ไม่ได้เป็นเจ้าของ แต่ที่เอาประกันได้เพราะถ้าเกิดไฟไหม้ผู้เช่าจะเป็นผู้ได้รับความเสียหาย แต่ในกรณีประกันชีวิตผู้เอาประกันหมายถึง ผู้เป็นเจ้าของชีวิต คือ ตนเอง หรือมิฉะนั้นก็ต้องเป็นผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในชีวิต เช่น บุตรเอาประกันชีวิตบิดามารดาโดยบุตรเป็นผู้จ่ายเบี้ยประกัน หรือนายจ้างเอาประกันอุบัติเหตุอันอาจเกิดแก่ลูกจ้างของตน โดยนายจ้างเป็นผู้จ่ายเบี้ยประกัน เป็นต้น

2. ผู้รับประกัน คือ ผู้ที่ตกลงว่าจะรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายหรือจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้เมื่อเกิดภัยขึ้นแก่ผู้ที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัยหรือกรมธรรม์ประกันภัย และเป็นผู้ที่ได้รับจำนวนเงินเบี้ยประกันจากผู้เอาประกัน ผู้รับประกันหมายถึง บริษัทประกันภัย

3. ผู้รับประโยชน์ คือ ผู้ที่มีชื่อระบุไว้ในกรมธรรม์ให้เป็นผู้ที่ได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันหากเกิดภัยขึ้น ดังนั้นผู้รับประโยชน์อาจเป็นผู้เอาประกันเองหรือบุคคลอื่นก็ได้

ศัพท์ทางการประกันภัย

ในการศึกษาเกี่ยวกับการประกันภัย ผู้เรียนจำเป็นต้องศึกษาคำศัพท์ทางการประกันภัย โดยเฉพาะเพื่อจะได้ใช้อย่างถูกต้อง ได้แก่

1. กรมธรรม์ประกันภัย (Insurance Policy) เป็นข้อตกลงที่ระบุไว้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยระบุเงื่อนไขต่าง ที่ผู้เอาประกันจะได้รับความคุ้มครองและต้องจ่ายให้กับผู้รับประกัน

2. ค่าสินไหมทดแทน เป็นจำนวนเงินที่ผู้รับประกันตกลงจะชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้เอาประกันหรือผู้รับประกันประโยชน์ การจ่ายค่าสินไหมทดแทนแยกได้ดังนี้

2.1 สำหรับการประกันวินาศภัย ถ้ากรมธรรม์มิได้รวมไว้เป็นอย่างอื่น กฎหมายกำหนดให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริงแต่ต้องไม่เกินราคาที่เอาประกัน

2.2 สำหรับการประกันชีวิต ไม่ว่าจะเป็นการประกันเพื่อความมรณะหรือเพื่อความทรงชีพก็ตามผู้เอาประกันหรือผู้รับประกันจะได้รับเงินเป็นจำนวนที่แน่นอนตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ทุกประการจึงนิยมเรียกว่า ผู้เอาประกันหรือผู้รับประกันได้รับจำนวนเงินที่เอาประกันแทนคำว่าค่าสินไหมทดแทน เพราะชีวิตมนุษย์ไม่สามารถทดแทนค่าได้เป็นจำนวนเงิน

3. เบี้ยประกัน เป็นจำนวนเงินที่ผู้เอาประกันต้องจ่ายให้กับผู้รับประกันเป็นจำนวนเงินที่แน่นอน จำนวนเงินนี้ต้องระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยด้วย

4. จำนวนเงินที่เอาประกัน เป็นวงเงินหรือยอดเงินเป้าหมายที่ผู้เอาประกันตกลงกับผู้รับประกันตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย

1.2 ประเภทของการประกันวินาศภัย

การประกันวินาศภัยในประเทศไทยนั้นได้แบ่งประเภทของการประกันวินาศภัยได้ 4 ประเภทดังนี้

1.2.1 การประกันอัคคีภัย

1.2.2 การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

1.2.3 การประกันภัยรถยนต์

1.2.4 การประกันภัยเบ็ดเตล็ด

1.3 ประโยชน์ของการประกันวินาศภัย

1.3.1 ด้านผู้เอาประกันภัย

การประกันภัย เป็นการสร้างความมั่นใจให้กับผู้เอาประกันภัยว่าเมื่อทรัพย์สินที่นำมาประกันภัยไว้ นั้น หากได้รับความเสียหายจากภัยที่เอาประกันไว้ ก็จะได้รับชดใช้ ผู้เอาประกันภัยสามารถนำเงินที่ได้รับการชดใช้จากบริษัทประกันภัยไปสร้าง ซื้อมือถือหรือจัดหาทรัพย์สินนั้นใหม่เพื่อที่อยู่อาศัย หรือดำเนินการต่อไปได้ ถ้าปราศจากการประกันภัยแล้ว ผู้ใดที่เคราะห์ร้ายก็ต้องสิ้นเนื้อประดาตัว ทุนรอนที่สะสมมาตลอดชีวิตก็อาจสูญเสียภายในเวลาอันสั้น

1.3.2 ด้านเศรษฐกิจและสังคม

การประกันภัยช่วยสร้างความมั่นคงให้แก่สังคม ทำให้สังคมมีหลักประกันความปลอดภัย มีความมั่นใจว่าเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแล้ว ตนก็จะได้รับการชดใช้ เช่น เพลิงไหม้โรงงาน

อุตสาหกรรม ทำให้กิจการต้องหยุดชะงัก ซึ่งถ้าไม่มีการประกันภัยแล้ว กิจการนั้นคงจะหยุดชะงักตลอดไป แต่ถ้ามีการประกันภัยไว้พอเพียงรวมทั้งรู้จักซื้อประกันภัยประเภทความเสียหาย อันเป็นผลสืบเนื่องด้วยแล้ว(Consequential Loss) เจ้าของกิจการนั้นสามารถจัดหาสถานที่ใหม่ดำเนินธุรกิจต่อไปในเวลาอันรวดเร็ว เสมือนหนึ่งว่าอัคคีภัยที่เกิดขึ้น ไม่ได้ทำให้เจ้าของกิจการนั้นได้รับความเสียหายทางการเงินแต่อย่างใด

การประกันภัยช่วยให้มีการระดมทุน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศและการระดมทุนนั้นจะสำเร็จได้ก็โดยการประหยัดของประชาชนในประเทศนั้น ๆ และนำเอาส่วนสะสมมาลงทุน บริษัทประกันภัยเป็นสถาบันหนึ่งในหลายสถาบันการเงิน เช่น ธนาคารพาณิชย์ การประกันภัยจึงมีส่วนส่งเสริมให้ประชาชนประหยัดทางอ้อม คือ นำเงินที่หามาได้ส่วนหนึ่งมาให้กับบริษัทประกันภัยในรูปเบี้ยประกัน เพื่อป้องกันภัยที่เกิดขึ้น ทำให้อาชีพการค้าและ อุตสาหกรรมมีความมั่นคงมากขึ้น เมื่ออาชีพนั้นๆ มีความมั่นคง คนก็จะมาประกอบอาชีพเหล่านั้นมากขึ้น ทำให้เศรษฐกิจของชาติเจริญไปได้ ประเทศที่มีความมั่นคงในทางเศรษฐกิจ เช่น อังกฤษ สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น จะเห็นได้ว่า การประกันภัยเป็นสิ่งที่ขาดเสียมิได้และธุรกิจประกันภัยของประเทศเหล่านี้ก็พัฒนาไปมา

1.3.3 ด้านธุรกิจ

การประกันภัยทำให้ธุรกิจอีกประเภทหนึ่งเข้ามาดำเนินการในตลาด ซึ่งมีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าธุรกิจอื่นๆ ในบางประเทศธุรกิจประกันภัยรุ่งเรืองเท่าๆกับการธนาคาร ทำให้คนมีงานทำและการครองชีพดีขึ้น

การประกันภัยก่อให้เกิดเสถียรภาพในการประกอบธุรกิจ ความมุ่งหมายของการลงทุนก็คือ กำไรจะไม่แน่นอน หากต้นทุนการผลิตไม่แน่นอน แต่ถ้าหากมีการโอนความเสี่ยงภัยไปให้กับบริษัทประกันภัย โดยเสียเบี้ยประกันภัยจำนวนหนึ่งตามที่ตกลงกันไว้ ก็จะทำให้ต้นทุนการผลิตแน่นอนขึ้น การลงทุนก็จะมีเสถียรภาพมากขึ้น

1.4 ประวัติของการประกันภัย ในประเทศไทย

ประกันภัยก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการประกอบธุรกิจ เมื่อผู้ลงทุนสามารถลดการเสี่ยงภัยโดยการประกันภัยแล้ว ย่อมใช้ความสามารถและเวลาให้แก่การมุ่งหากำไร ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์โดยตรงของการลงทุนเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่ธุรกิจนั้นยุคแรก กิจการประกันภัยเริ่มในยุโรปมานานแล้ว เมื่อมีชาวต่างชาติเข้ามาค้าขายในสมัยกรุงศรีอยุธยา อาจมีการประกันภัยกันบ้างแล้ว โดยเฉพาะการประกันทางทะเล และขนส่ง แต่เป็นการที่ชาวต่างชาติทำประกันกันเอง ไม่เกี่ยวมาถึงไทย

การประกันภัยเริ่มขึ้นในประเทศไทย ปรากฏขึ้นสมัยรัตนโกสินทร์ ประมาณปี พ.ศ. 2368 สมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 3 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งยัง

ทรงผนวชอยู่ ได้ทรงสั่งซื้อเครื่องพิมพ์จากประเทศอังกฤษ และโดยที่เกรงว่าจะเกิดความเสียหายขึ้นในระหว่างทาง จึงได้สั่งให้เอาเครื่องพิมพ์ดังกล่าวประกันภัยระหว่างการขนส่งในนามของพระองค์เอง แสดงว่าการประกันภัยนั้นได้เริ่มแผ่เข้ามาถึงเมืองไทยแล้ว และอาจกล่าวได้ว่าไทยได้รู้จักวิธีการประกันภัย หรือการประกันภัยทางขนส่งสินค้าของได้เริ่มตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3

การประกันภัยที่ควรจะนับว่าเกิดขึ้นในประเทศไทยโดยตรงได้เริ่มจากสมัยรัชกาลที่ 4 เป็นต้นมา คือในรัชกาลนี้มีฝรั่งเศสเข้ามาตั้งห้างค้าขายมาก ห้างฝรั่งเศสเหล่านี้ปรากฏว่า บางห้างได้เป็นตัวแทนของบริษัทประกันภัยต่างประเทศด้วย เท่าที่ปรากฏมีดังนี้

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

สมัยรัชกาลที่ 5 คณะทูตจากประเทศอังกฤษได้ขอพระบรมราชานุญาต ให้บริษัท อีสเอเซียติก จำกัด ของชาวอังกฤษดำเนินธุรกิจรับประกันชีวิตประชาชนคนไทยและชาวต่างประเทศในประเทศไทย ในฐานะตัวแทนของบริษัทเอควิตาเบิลประกันภัยแห่งกรุงลอนดอน ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงอนุญาต โดยมีสมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์เป็นผู้ถือกรรมธรรม์เป็นคนแรก

หลังจากนั้นมาธุรกิจประกันชีวิตก็ไม่ประสบผลสำเร็จ เพราะกรรมธรรม์ต้องส่งมาจากประเทศอังกฤษและคนไทยก็ยังไม่มีความสนใจ ธุรกิจประกันชีวิตต้องหยุดชะงักไปเองในปลาย รัชกาลที่ 5 นั้นเอง แต่ในสมัยรัชกาลที่ 5 นั้นกิจการประกันภัยในด้านที่ไม่ใช่ประกันชีวิต ก็ยังคงดำเนินอยู่ต่อไป ห้างฝรั่งที่ตั้งในเมืองไทยส่วนมากเป็นตัวแทนของบริษัทรับประกันต่างประเทศหลายแห่ง และนอกจากบริษัทอีสเอเซียติกจำกัดแล้ว ก็ยังมีหลายห้างที่เป็นตัวแทนของบริษัทประกันชีวิตของต่างประเทศ เช่น

1. ห้างสยามฟอเรสต์ เป็นตัวแทนของ Commercial Union Assurance Company
2. ห้างเบนเมเยอร์ เป็นตัวแทนของ Nordstern Life Insurance Company of Berlin
3. ห้างหลุยส์ ที เลียวโนเวนส์ เป็นตัวแทนของ China Mutual Life Insurance Company

สมัยนั้นบริษัทหรือห้างที่จะตั้งกิจการประกันภัยโดยตรงขึ้นในเมืองไทยยังไม่มี เว้นแต่บริษัทเรือเมลส์จีนสยามได้รับอำนาจพิเศษให้ดำเนินกิจการรับประกันอัคคีภัยและรับประกันภัยทางทะเลด้วย อย่างไรก็ตามนับได้ว่า การประกันภัยนับว่าได้มีมาแล้วนับแต่การประกันอัคคีภัย การประกันทางทะเล

การประกันชีวิตและการประกันรถยนต์ ก็ได้มีมาในเวลาไล่เลี่ยกัน เช่น ห้างสยามอิมพอร์ต เป็นตัวแทนของ Motor Union Insurance Company รับประกันรถยนต์แสดงว่าการประกันภัยต่างๆ ไม่ใช่เป็นของใหม่สำหรับเมืองไทยเลย เคยมีมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5 แล้ว

กฎหมายฉบับแรกเท่าที่ค้นพบ ที่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการประกันภัย คือพระราชบัญญัติลักษณะเข้าหุ้นส่วนและบริษัท ร.ศ. 130 (พ.ศ. 2454) ซึ่งมาตรา 115 บัญญัติว่า “ บริษัทเดินรถไฟ รถมราง บริษัทรับประกันต่าง ๆ บริษัททำการคลังเงินเหล่านี้ ท่านห้ามมิให้ตั้งขึ้นนอกจากได้รับ พระบรมราชานุญาต ”

ในปี พ.ศ. 2467 ได้มีการบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ขึ้น มีบรรพ 3 ลักษณะ 20 เป็นเรื่องของการประกันภัยรวมอยู่ด้วย เป็นการรับรู้ข้อตกลงในเรื่องประกันภัยว่าเป็นสัญญาที่ผูกพันชอบด้วยกฎหมาย และได้มีบทบัญญัติลักษณะเข้าหุ้นส่วนบริษัท มาตรา 1014 ไว้ว่า ห้ามมิให้ตั้งห้างหุ้นส่วนบริษัท เพื่อทำการประกันภัยขึ้น เว้นแต่จะได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตเป็นพิเศษ ซึ่งเท่ากับว่าเป็นการเริ่มควบคุมการก่อตั้งบริษัทประกันภัยไม่ให้ตั้งโดยเสรี แต่ยังมีได้ ควบคุมการดำเนินกิจการโดยตรง

ชาวต่างประเทศในขณะนั้นได้ติดต่อขออนุญาตประกอบธุรกิจประกันภัยกับกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม แต่ทางกระทรวงพาณิชย์และกระทรวงคมนาคมยังไม่พร้อมที่จะรับการจดทะเบียนประกอบธุรกิจประกันภัยในทันที เพราะเห็นว่าการประกันภัยเป็นธุรกิจที่ต้องดำเนินโดยมีส่วนเกี่ยวพันถึงสาธารณชนในด้านความผาสุกและปลอดภัย จึงได้มีการกำหนดธุรกิจประกันภัยไว้ในกฎหมายที่ว่าด้วยความผาสุกและปลอดภัยแห่งสาธารณชน ทั้งจำเป็นต้องกำหนดระเบียบการปฏิบัติในการควบคุมธุรกิจให้มีมาตรฐานและปลอดภัยด้วย

สำหรับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ปี พ.ศ. 2467 ดังกล่าวข้างต้นได้ถูกยกเลิก และใช้บทบัญญัติบรรพ 3 ที่ตรวจชำระใหม่ ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2472 ซึ่ง บรรพ 3 ที่ตรวจชำระใหม่ก็มีบทบัญญัติลักษณะ 20 ว่าด้วยประกันภัยตั้งแต่มาตรา 861 ถึงมาตรา 897 และมีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน

การควบคุมกิจการประกันภัย โดยรัฐ

เนื่องจากการดำเนินงานในการรับประกันภัยเป็นกิจการที่กว้างขวางต้องใช้เงินทุนมากและโดยที่กิจการประกันภัยต้องเกี่ยวข้องกับประชาชนเป็นจำนวนมาก หากผู้รับประกันภัยดำเนินงานไม่ได้ อาจเป็นเหตุให้ประชาชนผู้เอาประกันไว้ต้องเสียหายเดือดร้อน และเป็นผลกระทบกระเทือนต่อเศรษฐกิจโดยรวมอีกด้วย ดังจะเห็นตัวอย่างได้จากเมื่อคราวที่บริษัทนครหลวงประกันชีวิต จำกัด ถูกกระทรวงเศรษฐกิจสั่งถอนใบอนุญาตเมื่อปี พ.ศ. 2507 และต่อมาก็ถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์ปรากฏว่ามีเจ้าหนี้ไปยื่นคำขอรับชำระหนี้ถึง 8,590 ราย เป็นจำนวนหนี้ถึง 75 ล้านบาทเศษ ส่วนบริษัทบูรพา

ประกันชีวิต จำกัด ซึ่งถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์เมื่อปี พ.ศ. 2512 ก็มีเจ้าหนี้ไปยื่นคำขอรับชำระหนี้ถึง 5,458 ราย เป็นจำนวนหนี้ 65 ล้านบาทเศษ ซึ่งเกือบทั้งหมดเป็นเจ้าหนี้ตามกฎหมายประกันชีวิต ด้วยเหตุนี้ประเทศต่าง ๆ ที่มีการดำเนินงานประกันภัยจึงได้เข้าควบคุมสอดส่องผู้รับประกันภัยอย่างใกล้ชิด โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะให้ผู้รับประกันภัยได้ดำเนินกิจการไปด้วยดี มีหลักฐานทางการเงินมั่นคงสามารถให้ความช่วยเหลือหรือจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ได้ตามจำนวนที่ตกลงกันได้ และให้ผู้รับประกันภัยได้ปฏิบัติต่อผู้เอาประกันภัยด้วยความเป็นธรรม

การควบคุมกิจการประกันภัยให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของรัฐเพื่อความสงบเรียบร้อยและความมั่นคงทางเศรษฐกิจของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในกิจการประกันภัย จำเป็นต้องอาศัยมาตรการกฎหมายเป็นสำคัญ ซึ่งได้มีการตราพระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พ.ศ. 2471 ขึ้น เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2471 ประกาศเหตุผลที่ออกกฎหมายฉบับนี้ว่า “ โดยที่ทรงพระราชดำริว่า พาณิชยและอุตสาหกรรมของประเทศได้วิวัฒนาการถึงซึ่งความจำเป็นที่จะต้องกำหนดการควบคุมกิจการค้าทั้งหลายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน เพื่อคุ้มครองรักษาผลประโยชน์ของพสกนิกรให้เป็นที่เรียบร้อยสืบไป ” และจำนวนกิจการค้าขายหลายอย่างที่กระทบถึงความปลอดภัย หรือผาสุกแห่งสาธารณชนตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ก็มีประกันภัยรวมอยู่ด้วยดังปรากฏตามความในมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้ว่า: มาตรา 7 ห้ามมิให้บุคคลผู้ใดประกอบกิจการประกัน ฯลฯ หรือกิจการอื่น อันมีสภาพคล้ายคลึงกัน ในกรุงสยาม เว้นแต่จะได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะการนั้น ในเวลาที่ยังไม่มีกฎหมายเฉพาะการ ห้ามมิให้ประกอบกิจการค้าขายดังกล่าวนั้นในกรุงสยาม เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐบาลทางเสนาบดีเจ้าหน้าที่ ฯลฯ ” และบทบัญญัติมาตรา 8 ได้กำหนดโทษทางอาญาไว้สำหรับผู้ละเลยไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติด้วย

หลังจากมีพระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชนออกประกาศใช้แล้ว บริษัทประกันภัยที่จะประกอบกิจการได้ต้องได้รับอนุญาตจากระทรวงพาณิชย์และคมนาคมก่อน แต่ก็ยังไม่ได้มีการกำหนดเงื่อนไขการขอรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันภัย จนกระทั่งเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2472 กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ได้ประกาศกำหนดเงื่อนไขการขอรับอนุญาตประกอบธุรกิจประกันภัยทั้งประกันชีวิตและประกันวินาศภัย เงื่อนไขทั้งสองฉบับได้ทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ เพราะบริษัทที่ขออนุญาตประกอบการประกันภัยในระยะแรกนี้เป็นบริษัทประกันภัยต่างประเทศเป็นส่วนมาก ส่วนการประกันภัยประเภทอื่น นอกจากสองประเภทดังกล่าวก็ยังไม่มีความสนใจควบคุม แต่ก็จะต้องปฏิบัติตามบางประการตามที่กระทรวงพาณิชย์และคมนาคมกำหนดไว้

สำหรับเงื่อนไขดังกล่าวแล้วซึ่งกำหนดไว้ในชั้นแรกนี้ มีข้อความไว้เพียงว่าบริษัทประกันกันต้องมีทุนชำระแล้วอย่างน้อย 2 แสนบาท ต้องฝากหลักทรัพย์ไว้กับรัฐบาลไทยหรือสถานทูตไทยในต่างประเทศ ต้องพิมพ์โฆษณาฐานะการเงินของบริษัทในหนังสือพิมพ์เป็นประจำปี และกำหนดให้ส่งรายงานแสดงกิจการประจำปีและรายงานแสดงทรัพย์สิน อย่างไรก็ตามก็ดี นับว่าเป็นก้าวแรกของการเริ่มงานควบคุมบริษัทประกันที่ประกอบธุรกิจในประเทศไทย

ต่อมาได้มีประกาศลงวันที่ 16 สิงหาคม พ. ศ. 2472 ระบุให้กระทรวงพาณิชย์และกระทรวงคมนาคมเป็นผู้รักษาการอันเกี่ยวกับการประกันภัย ผู้ใดจะเริ่มประกอบกิจการประกันภัยจำเป็นต้องขอรับอนุญาตก่อน และบุคคลที่ประกอบกิจการประกันภัยอยู่แล้วในวันที่ใช้พระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบกระทั่งถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พ . พ . 2471 ต้องขอรับอนุญาตภายในวันที่ 13 ตุลาคม พ.ศ. 2472 เป็นอันว่าผู้ประกอบกิจการประกันภัยจะต้องจดทะเบียนตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา และได้อยู่ภายใต้การควบคุมของกองประกันภัย ซึ่งตั้งขึ้นในวันที่ 16 สิงหาคม พ. ศ. 2472 สังกัดกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม

การกำหนดเงื่อนไขควบคุมกิจการประกันภัยขึ้นนั้นก็เพราะทางการประสงค์จะให้ความปลอดภัยแก่ประชาชนผู้เอาประกันและทราบถึงฐานะการเงินของบริษัทว่ามีความมั่นคงเพียงใดโดยกำหนดให้บริษัทประกันอสังหาริมทรัพย์ประกันฝากไว้ต่อทางการเป็นจำนวนหนึ่งแสนบาท และบริษัทรับประกันชีวิตต้องฝากหลักทรัพย์ไว้ต่อทางการเมื่อเริ่มประกอบกิจการประกันชีวิตจำนวนห้าหมื่นบาท และจะต้องฝากเพิ่มขึ้นจากจำนวน

หนึ่งในสามของเบี้ยประกันที่บริษัทได้รับทุกปี บริษัทที่ประกอบกิจการนอกเหนือจากกิจการประกันภัยดังกล่าวทั้งสองประเภทนี้ ไม่ต้องฝากหลักทรัพย์ประกัน

มีข้อเท็จจริงที่น่าสนใจว่า ในระหว่างการประชุมร่างเงื่อนไขควบคุมกิจการประกันภัย พ. ศ. 2472 นั้น ได้มีบริษัทประกันภัยยื่นความจำนงขอประกอบกิจการประกันภัยในประเทศไทยเป็นจำนวนถึง 286 ราย แยกประเภทได้เป็น

ประกันอสังหาริมทรัพย์ 74 ราย

ประกันชีวิต 6 ราย

ประกันภัยทางทะเล 177 ราย

ประกันภัยรถยนต์ 15 ราย

ประกันอันตรายทั่วไป 3 ราย

ประกันภัยโจรกรรม 2 ราย

ประกันภัยเบ็ดเตล็ด 9 ราย

และทั้ง 286 รายนี้ได้รับอนุญาตชั่วคราวให้ทำการประกันภัยได้

บริษัทที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันภัยเป็นอันดับแรกตามประเภทของ กิจการประกันภัยมีดังนี้

1. บริษัทโตเกียวมารีนแอนด์ไฟรอินชัวรันส์ จำกัด สัญชาติญี่ปุ่น ได้รับอนุญาตประกอบกิจการประกันอัคคีภัยในวันที่ 4 เมษายน พ. ศ. 2472 โดยมีบริษัทมิทซูบิชิไกชาเป็นตัวแทนในประเทศไทย

2. บริษัทเตียอันเป่าเฮียม จำกัด จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดในประเทศไทยได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันภัยทางทะเลในวันที่ 27 มกราคม พ. ศ. 2472

3. บริษัทขอเตอร์ยูเนียนอินชัวรันส์ จำกัด สัญชาติอังกฤษ ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันอุบัติเหตุในวันที่ 18 เมษายน พ. ศ. 2473 โดยมีบริษัทโซม์แอนด์คอมพานีเป็นตัวแทนในประเทศไทย

การริเริ่มก่อตั้งบริษัทประกันภัยในประเทศไทย

ในปี พ. ศ. 2472 นั้น มีบริษัทประกันภัยที่ก่อตั้งขึ้นในประเทศไทยโดยคนไทยเป็นบริษัทแรกคือ บริษัทเตียอันเป่าเฮียม จำกัด ซึ่งในปีนั้นเองมีอีกหลายบริษัท คือบริษัทเซ่งเฮียงหลีประกันภัย ธนากิจและพาณิชย์การ จำกัด บริษัทเซียงอานรับประกันอัคคีภัยและอุทกภัย จำกัด เป็นบริษัทประกันวินาศภัยทั้งสิ้น

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

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

1.5 การประกันวินาศภัยทั้ง 4 ประเภท

1.5.1 การประกันอัคคีภัย (Fire insurance)

อัคคีภัย คือ เพลิงไหม้หรือวินาศภัยอันเกิดจากไฟ ได้ทำความเสียหายให้แก่ประชาชน และสังคมอย่างมหาศาล จนมีคำกล่าวกันว่า โจรปล้น 10 ครั้ง ไม่เท่ากับไฟไหม้ครั้งเดียว ปีหนึ่งทรัพย์สินได้ถูกเพลิงไหม้ทำลายมีมูลค่าหลายล้านบาท ซึ่งไม่เพียงแต่เผาผลาญทรัพย์สินเท่านั้น บางครั้งยังมีผู้เสียชีวิตด้วย จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นทำให้มนุษย์คิดหาวิธีป้องกัน ระวังทางหลีกเลี่ยง ไม่ให้เกิดเพลิงไหม้ขึ้น หรือถ้าเกิดอัคคีภัยขึ้นและได้รับความเสียหายก็จะมีผู้รับผิดชอบช่วยเหลือบรรเทาภัยนั้นให้น้อยลง จึงเป็นเหตุอย่างหนึ่งให้เกิดวิธีการประกันอัคคีภัยขึ้น

ในประเทศไทย มีบริษัทประกันภัยจากประเทศอังกฤษเป็นผู้เริ่มเข้ามาตั้งกิจการรับประกันอัคคีภัย เรียกว่า “สมาคมอตราเบี้ยประกัน” และต่อมาได้มีการควบคุมการดำเนินกิจการประกันภัยโดยกระทรวงพาณิชย์มากขึ้น ผู้ประกอบการธุรกิจประกันภัยในประเทศไทยจะต้องอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของ “กรมการประกันภัย”

การประกันอัคคีภัย (Fire insurance) หมายถึง การประกันความเสียหายของทรัพย์สินอันเนื่องมาจากไฟไหม้ ไม่ว่าจะเป็นเพราะถูกไฟเผาไหม้โดยตรง หรือเพราะเนื่องมาจากการขนย้ายทรัพย์สินที่กำลังถูกไฟคุกคาม และรวมถึงการมีทรัพย์สินที่เอาประกันถูกฟ้าผ่าด้วย เนื่องจากที่อยู่อาศัยเป็นหลักทรัพย์สินถาวรจะเป็นสิ่งจำเป็นในปัจจัยสี่ของผู้บริโภค การประกันอัคคีภัยมักนิยมเอาประกันอัคคีภัยที่อยู่อาศัยเป็นจำนวนมาก เพื่อเป็นการไม่ประมาทและเป็นการแบ่งเบาภาระ ส่วนธุรกิจต่างๆ นักธุรกิจนิยมเอาประกันอัคคีภัยในสินค้าของตนที่เก็บไว้ในคลังสินค้าหรือโกดัง หรือประกันอัคคีภัยในโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งมีวัตถุติดเก็บไว้ในโรงงานเป็นจำนวนมาก แต่ในที่นี้จะกล่าวเพียงการเอาประกันอัคคีภัยที่อยู่อาศัยอันเป็นประโยชน์โดยตรงกับผู้บริโภคเท่านั้น

การประกันอัคคีภัย (Fire insurance) เป็นการประกันภัยเพื่อความคุ้มครองความเสียหายของทรัพย์สินที่เอาประกันภัย อันเกิดจากกรณีต่อไปนี้คือ

1. ไฟ หมายถึง ไฟที่ลุกขึ้นมาเองเป็นเปลว เป็นไฟที่ไม่มีใครต้องการหรือเป็นไฟที่ลุกลามออกมาจากขอบเขตที่ตั้งไว้และทำลายทรัพย์สินต่างๆ ซึ่งกรณีเหล่านี้บริษัทประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ ส่วนความเสียหายที่เกิดเพราะความร้อนของเตารีดไฟฟ้าหรือเครื่องไฟฟ้าอื่นๆ ไม่ถือว่าเป็นความเสียหายที่เนื่องจากไฟ

2. ฟ้าผ่า หมายถึง การที่ฟ้าผ่าลงมาทำความเสียหายแก่ทรัพย์สินที่เอาประกัน ไม่ว่าจะเป็นโดยตรงหรือสืบเนื่องจากฟ้าผ่า และไม่ว่าจะเกิดไฟขึ้นหรือไม่ก็ตาม แต่ทรัพย์สินได้รับความเสียหายย่อมได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันไฟทั้งสิ้น

3. การระเบิดของแก๊สที่ใช้ประกอบอาหารเพื่อการบริโภคในสถานที่ซึ่งมิได้เป็นโรงงานทำแก๊ส

4. ความเสียหายที่เกิดจากเหตุที่เกิดจากเหตุต่อเนื่องจากอัคคีภัย หมายความว่า ไฟไม่จำเป็นต้องทำความเสียหายให้ทรัพย์สินที่ทำประกันโดยตรง แต่เป็นความเสียหายทางอ้อมอันเนื่องมาจากการป้องกัน หรือระงับอัคคีภัยนั้น เช่น ความเสียหายเนื่องมาจากการใช้น้ำ หรือวัตถุเคมีอื่นในการดับไฟ การที่สิ่งก่อสร้างพังทลายลงมา หรือจากการขนย้ายทรัพย์สินเพื่อหนีไฟ เป็นต้น ซึ่งความเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะสาเหตุเหล่านี้ บริษัทประกันภัยต้องรับผิดชอบ

บริษัทประกันภัย จะเรียกเก็บเงินจำนวนหนึ่งซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัย โดยสัญญาว่าเมื่อเกิดเพลิงไหม้ หรือความเสียหายตามที่ตกลงกันได้ บริษัทจะชดเชยความเสียหายให้เท่าจำนวนความเสียหายที่แท้จริง แต่ไม่เกินจำนวนเงินที่รับประกันภัยไว้

กรมธรรม์ประกันภัยมาตรฐานให้ความคุ้มครองความเสียหายของทรัพย์สินที่เกิดจากเพลิงไหม้ ฟ้าผ่า การระเบิดของแก๊สที่ใช้ในการหุงต้ม หรือให้แสงสว่างเพื่อประโยชน์ในการอยู่อาศัย ทั้งนี้รวมความคุ้มครองถึงความเสียหายที่เกิดจากการป้องกันไฟ เช่น น้ำที่ใช้ดับไฟไปทำความเสียหายให้แก่ทรัพย์สินที่ได้เอาประกันภัยหรือความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของเจ้าหน้าที่เพื่อตัดต้นไฟ เป็นต้น

กรมธรรม์ประกันอัคคีภัยมีหลายชนิดที่ถูกรวบรวมไว้ ส่วนมากจะเป็นภัยทางการเมืองและภัยธรรมชาติ แต่ผู้เอาประกันภัยอาจจะตกลงกับบริษัทให้รับประกันภัยเป็นการพิเศษ โดยจ่ายเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติม เช่น ภัยที่เกิดจากลมพายุหรือลูกเห็บ ภัยจากการระเบิด ภัยจลาจล ภัยน้ำท่วม ฯลฯ

ประโยชน์ของการประกันอัคคีภัย

1. ประโยชน์ต่อผู้เอาประกันภัย เป็นการประกันความสูญเสียจากอัคคีภัยอันมิได้คาดหมายด้วยเบี้ยประกันภัยจำนวนน้อยกว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นก็จะได้รับการชดเชย การประกันอัคคีภัยยังสร้างความอบอุ่นใจและสร้างความมั่นใจให้กับผู้เอาประกันภัยว่าทรัพย์สินของตนได้รับความคุ้มครอง

2. ประโยชน์ต่อธุรกิจ การประกันอัคคีภัยเป็นการสร้างความมั่นคงซึ่งก่อให้เกิดเสถียรภาพในการประกอบธุรกิจ

3. ประโยชน์ต่อสังคมและเศรษฐกิจ การประกันอัคคีภัยให้หลักประกันแก่สังคมและบรรเทาภาระทางเศรษฐกิจตลอดจนภาระของรัฐบาล จากการที่ชุมชนได้รับการชดเชยหากประสบความเสียหายจากอัคคีภัย

1.5.2 การประกันภัยทางทะเลและการขนส่ง

การประกันภัยทางทะเลและการขนส่ง หมายถึง การประกันความเสียหายของตัวเรือและสินค้าที่บรรทุกทุกในยานพาหนะที่ทำการขนส่งระหว่างประเทศและภายในประเทศ

เป็นการประกันภัยชนิดแรกของการประกันวินาศภัย มุ่งที่จะให้ความคุ้มครองความสูญหายหรือความเสียหายที่เกิดจากภัยทางทะเล ในระหว่างการเดินทาง หรือ การขนส่งทางทะเล ทั้งที่เกิดขึ้นกับตัวเรือ หรือสินค้าที่บรรทุกอยู่ในเรือ การประกันภัยประเภทนี้ แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ

1. การประกันภัยตัวเรือ (HULL INSURANCE) คุ้มครองความเสียหายต่อตัวเรือจากอุบัติเหตุต่างๆ เช่น ภัยจากลมพายุ เรือเกยตื้น เรือชนกัน เรือชนหินโสโครก เป็นต้น

2. การประกันภัยสินค้า (CARGO INSURANCE) คุ้มครองสินค้าที่เอาประกันภัย ซึ่งอยู่ระหว่างการขนส่งทางทะเล ภัยที่ได้รับความคุ้มครองจะขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ผู้เอาประกันภัยเลือกความคุ้มครองไว้

1.5.3 การประกันภัยรถยนต์

ในปัจจุบัน อุบัติเหตุในท้องถนนที่เกิดขึ้น เนื่องจากรถยนต์มีจำนวนมาก ทั้งนี้เนื่องจากความเจริญทางด้านวัตถุและเทคโนโลยี มีการสร้างถนนและขยายเส้นทางของการขนส่งโดยรถยนต์ เพื่อรองรับจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อุบัติเหตุจากรถยนต์จึงเกิดขึ้นเสมอและเพิ่มจำนวนมากขึ้น การเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน และบาดเจ็บต่อร่างกายทั้งของผู้ขับขี่รถยนต์ และแก่บุคคลอื่น ๆ มีผลกระทบให้ธุรกิจที่ประกอบกิจการอยู่ได้รับความเสียหาย มีวิธีการหนึ่งที่จะช่วยลดความเดือดร้อนหรือเสียหายทางการเงินที่เกิดจากอุบัติเหตุดังกล่าวได้ คือ การทำประกันภัยรถยนต์ไว้กับบริษัทประกันภัย

การประกันภัยรถยนต์จะช่วยให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความสะดวกไม่ต้องเสียเวลากับการโต้เถียงกับคู่กรณี ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากความเสียหายที่เกิดขึ้นและผู้รับประกันภัยจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำของผู้เอาประกันภัย ซึ่งเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์โดยทั่วไป ได้แบ่งความคุ้มครองเป็น 3 แบบ คือ

1. คุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกอย่างเดียว หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า การประกันภัยบุคคลที่สาม (THIRD PARTY LIABILITY ONLY) ให้ความคุ้มครองเฉพาะความเสียหายต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สิน หรือ ชีวิต ร่างกาย ของบุคคลภายนอก อันเนื่องจากการใช้รถยนต์คันที่เอาประกัน ส่วนตัวรถยนต์คันที่เอาประกันภัย ผู้เอาประกันต้องรับผิดชอบเอง

2. คัดกรองความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก และความเสียหายต่อรถยนต์ที่เอาประกันภัยเนื่องจากไฟไหม้หรือภัยอื่น (THIRD PARTY OTHER PERILS) ให้ความคุ้มครองเหมือนกับข้อ 1 และรวมถึงความเสียหายต่อรถยนต์ที่เอาประกันภัยเนื่องจากความเสียหายอื่น ๆ เช่น ไฟไหม้ การถูกโจรกรรมทั้งคัน การจลาจล น้ำท่วม ฯลฯ ซึ่งไม่ใช่การชนหรือการคว่ำ

3. คุ้มครองสมบูรณ์แบบ หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า การประกันภัยประเภทหนึ่ง (COMPREHENSIVE) ให้ความคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นดังนี้

3.1 ความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก เช่น ทรัพย์สิน ชีวิต ร่างกาย ซึ่งเกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัย

3.2 ความเสียหายต่อรถยนต์ที่เอาประกันภัยจากสาเหตุต่างๆ เช่น ไฟไหม้ การระเบิด การโจรกรรม การชน การคว่ำ ภัยธรรมชาติต่างๆ การกระทำโดยเจตนาร้ายๆ ฯลฯ

ในการประกันภัยรถยนต์ทั้ง 3 ประเภทที่กล่าวข้างต้น บางกรณีอาจขยายความคุ้มครองไปถึงความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้โดยสารที่เอาประกันภัย ซึ่งเกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัยด้วย นอกจากนั้นก็ยังมีการคุ้มครองเพิ่มเติมอื่นๆ เช่น การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลของคนขับ และผู้โดยสาร เป็นต้น

ประโยชน์ของการประกันรถยนต์

ผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนมากมักคิดว่า ไม่จำเป็นต้องมีประกันรถยนต์ ถ้าขับขี่ด้วยความระมัดระวังไม่ประมาทอุบัติเหตุจะเกิดยาก การประกันรถยนต์จะทำให้เสียเงินโดยเปล่าประโยชน์ เพราะถ้าไม่เกิดความเสียหายขึ้นตามภัยและและภายในกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ ก็จะถือว่าผู้เอาประกันได้รับความคุ้มครองแล้ว การคิดเช่นนั้นอาจถูกต้องบ้างแต่ไม่เป็นที่มั่นใจได้ว่าภัยจะไม่เกิดขึ้น เพราะอุบัติเหตุย่อมเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ดังนั้นการประกันภัยรถยนต์ จึงมีประโยชน์หลายประการ คือ

1. ในกรณีที่เกิดภัยขึ้น ผู้เอาประกันจะได้รับชดเชยค่าเสียหายจากผู้รับประกัน
2. ทำให้ธุรกิจดำเนินไปด้วย รวดเร็วทันใจ ราบรื่น เพราะรถยนต์เป็นพาหนะที่จำเป็นสำหรับผู้ประกอบธุรกิจ เมื่อได้ทำการประกันรถยนต์แล้วจะทำให้เกิดความมั่นใจในการใช้รถ
3. ผู้ที่เงินน้อยก็สามารถซื้อรถยนต์ได้ด้วยวิธีการผ่อนส่งได้ เพราะบริษัทประกันจะเป็นผู้รับผิดชอบในภัยที่เกิดขึ้นขณะยังผ่อนชำระไม่หมด
4. ในทางสังคม การประกันรถยนต์เป็นหลักประกันสังคมได้อย่างหนึ่ง เพราะเท่าๆกันเป็นการป้องกันสวัสดิภาพและทรัพย์สินของประชาชน ถ้ารถยนต์ทุกคันเจ้าของรถได้เอาประกันรถยนต์แล้วปัญหาการขับรถโดยประมาทปราศจากความระมัดระวังคงจะลดน้อยลง เพราะรถยนต์ทุกคันย่อม

อยู่ในภาระรับผิดชอบของบริษัทผู้รับประกันที่จะต่อรองใช้สิทธิของบริษัทพิทักษ์ประโยชน์กันและกัน
ทุกฝ่าย ทั้งฝ่ายผู้ชนและผู้ถูกชน การชนแล้วหนีก็จะไม่เกิดขึ้น

1.5.4 การประกันภัยเบ็ดเตล็ด

การประกันภัยเบ็ดเตล็ด หมายถึง การประกันภัยอื่นๆ ที่มีใช้การประกันอัคคีภัย
ภัย รถยนต์ ภัยทางทะเล และขนส่ง ได้แก่

1.5.4.1 การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล เป็นการคุ้มครองความเสียหายอันเกิด
จากการเสียชีวิตหรือสูญเสีย มือ เท้า และสายตา และค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ซึ่งเป็นผลมา
จากอุบัติเหตุเท่านั้น (ซึ่งจะแตกต่างจากการประกันชีวิต ถ้ากรณีของการเสียชีวิตไม่ว่าจากสาเหตุใด
ก็ตาม จะได้รับความคุ้มครองทั้งหมด) บริษัทประกันภัย จะไม่คุ้มครองอุบัติเหตุที่เกิดจากการล่าสัตว์
การแข่งขัน การเล่นเกมกีฬา การขับขีหรือโดยสารรถจักรยานยนต์ การแข่งลูก หรืออื่นๆ ตามที่ระบุใน
สัญญากรมธรรม์ แต่หากต้องการจะซื้อความคุ้มครองดังกล่าวบางอย่างก็อาจทำได้โดยทำความตกลง
เพิ่มกับบริษัทประกันภัย และจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่ม

1.5.4.2 การประกันภัยอุบัติเหตุและค่ารักษาพยาบาลสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสาร
เป็นการคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการเสียชีวิต หรือสูญเสีย มือ เท้า และสายตา และ
ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ซึ่งเป็นผลมาจากอุบัติเหตุแก่ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสาร

เจ้าของยานพาหนะที่รับจ้างขนส่งผู้โดยสาร เป็นผู้ซื้อกรมธรรม์ประเภทนี้เพื่อความ
คุ้มครองความรับผิดชอบตามกฎหมายที่มีต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสารในฐานะที่เป็นเจ้าของยานพาหนะ

1.5.4.3 การประกันภัยอุบัติเหตุการเดินทาง เป็นการคุ้มครองความเสียหายอันเกิด
จากการเสียชีวิตหรือสูญเสีย มือ เท้า และสายตา และค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ซึ่งเป็นผล
จากอุบัติเหตุในการเดินทาง

1.5.4.4 การประกันภัยสำหรับเงิน เป็นการคุ้มครองเงินสดในตู้নিরภัยซึ่งอยู่ใน
สำนักงาน รวมทั้งค่าซ่อมหรือทดแทนตู้নিরภัยด้วย ในกรณีที่ตู้নিরภัยเกิดความเสียหายหรือใช้การไม่ได้
หากต้องการจะให้ความคุ้มครองถึงเงินที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง ก็สามารถทำได้โดยทำความตกลง
เพิ่มกับบริษัทประกันภัย และจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่ม

1.5.4.5 การรับประกันภัยการโจรกรรม เป็นการคุ้มครองความเสียหายของทรัพย์สิน
รวมทั้งอาคารบ้านเรือนอันเนื่องมาจากการขโมย

1.5.4.6 การประกันภัยสำหรับวิศวกรรม เป็นการให้ความคุ้มครอง 3 ประเภท ดังนี้
คือการประกันภัยชำรุดเสียหาย การประกันภัยในการติดตั้งเครื่องจักร และการประกันภัยทุกชนิดของ
ผู้รับเหมาก่อสร้าง

1.5.4.7 การประกันภัยปศุสัตว์ เป็นการให้ความคุ้มครองภัยที่เกิดจากการเสียชีวิตของปศุสัตว์ที่เอาประกันภัยไว้ อันเนื่องจากการติดโรคหรืออุบัติเหตุรวมทั้ง การขโมยสัตว์ และภัยธรรมชาติอื่นๆ ด้วย

1.5.4.8 การประกันพืชผล เป็นการประกันภัยที่จะชดเชยให้เมื่อพืชผลทางเกษตรถูกทำลายจากภัยธรรมชาติ เช่น อุทกภัย อัคคีภัย ฝนแล้ง วาตภัย หรือจากศัตรูพืช

นอกจากนี้แล้วยังมีการประกันภัยเพื่อชดเชยผู้เล่นกอล์ฟ การประกันภัยเงินค่าทดแทนคนงาน ฯลฯ

2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทฤษฎีตัวกำหนดอุปสงค์ (Demand Determinants)

ตัวกำหนดอุปสงค์ หมายถึง ตัวแปรหรือปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อจำนวนสินค้า ที่ผู้บริโภคปรารถนาที่จะซื้อ (Quantity demand) ปัจจัยเหล่านี้จะมีอิทธิพลต่อปริมาณการซื้อไม่น้อยไม่เท่ากัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของการบริโภคแต่ละคน โดยปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง เช่น การเปลี่ยนแปลงทางด้านจำนวนประชากร ปริมาณซื้อขึ้นอยู่กับจำนวนประชากร ตามปกติเมื่อประชากรเพิ่มจำนวนมากขึ้นความต้องการสินค้าและบริการจะเพิ่มขึ้นตาม แต่การเพิ่มจำนวนประชากรยังไม่เป็นที่เพียงพอ ประชากรเหล่านี้จะต้องมีอำนาจซื้อด้วยจึงจะสามารถซื้อสินค้าและบริการได้(วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน 2545: 34-35)

การเพิ่มขึ้นของประชากรทำให้เส้นอุปสงค์เปลี่ยนแปลงแต่สินค้าบางประเภท การตรวจสอบด้วยการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรง่ายๆ ไม่สามารถบ่งบอกการเปลี่ยนแปลงของเส้นอุปสงค์ได้ชัดเจน ต้องมีการพิจารณาจำนวนประชากรที่มีความสัมพันธ์กับประเภทของสินค้าที่ต้องการศึกษา เช่น ต้องการทราบความสัมพันธ์จำนวนประชากรกับปริมาณการใช้บริการการตรวจสุขภาพของผู้สูงอายุ ข้อมูลจำนวนประชากรที่น่ามาพิจารณาควรเป็นข้อมูลประชากรอายุ 50 ปีขึ้นไป เป็นต้น

จำนวนของประชากรที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงปริมาณอุปสงค์ ถ้าจำนวนประชากรมีมากผลทำให้ปริมาณอุปสงค์มาก กล่าวคือ จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ความต้องการในสินค้าและบริการก็เพิ่มขึ้นด้วยเช่นในกรุงเทพมหานคร ประชากรเพิ่มขึ้นหลายเท่าตัว ความต้องการบ้านที่อยู่อาศัย อาหาร เสื้อผ้า การขนส่ง ฯลฯ ก็จะเพิ่มขึ้นด้วย ถ้าจำนวนประชากรมีน้อยจะมีผลทำให้ปริมาณอุปสงค์น้อย (ทับทิม วงศ์ประยูร และวันทนี ภูมิภักทราคม.2541: 33)

ตัวกำหนดอุปสงค์ (Demand Determinants) หมายถึง ตัวแปรหรือปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อจำนวนสินค้าที่ผู้บริโภคต้องการซื้อ ปัจจัยเหล่านี้จะมีอิทธิพลต่อปริมาณซื้อ (quantity demanded)

มากน้อยไม่เท่ากัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของผู้บริโภคแต่ละคนและกาลเวลาปัจจัยเหล่านี้มีหลายอย่างดังนี้

2.1.1 ปริมาณซื้อขึ้นอยู่กับราคาของสินค้านั้น ตามปกติเมื่อราคาสินค้าเพิ่มสูงขึ้น ปริมาณซื้อจะมีน้อย แต่ถ้าราคาสินค้าลดต่ำลง ปริมาณซื้อจะมีมาก

2.1.2 ปริมาณซื้อขึ้นอยู่กับรสนิยมของผู้บริโภคและความนิยมของคนส่วนใหญ่สังคม รสนิยมอาจเกี่ยวข้องกับความรู้สึกนิยมชมชอบชั่วขณะหนึ่งซึ่งเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว เช่นแบบเสื้อสตรี ภาพยนตร์ เป็นต้น แต่บางกรณีความนิยมนั้นก็คงอยู่นาน เช่น รูปแบบของสิ่งก่อสร้าง รถยนต์ เป็นต้น สิ่งที่กำหนดรสนิยมของผู้บริโภค ได้แก่ เพศ อายุ ความเชื่อ การศึกษาและอิทธิพลของการโฆษณา รสนิยมเป็นสิ่งที่มีผลต่อธุรกิจการค้า ดังนั้นหน่วยธุรกิจจึงยอมทุ่มเงินจำนวนมากโฆษณาเพื่อหวังผลในการเปลี่ยนแปงรสนิยม หรือรักษารสนิยมผู้บริโภคให้คงเดิม

2.1.3 ปริมาณซื้อขึ้นอยู่กับรายได้เฉลี่ยของครัวเรือน โดยทั่วไปเมื่อประชากรมีรายได้โดยเฉลี่ยสูงขึ้น ความต้องการสินค้าและบริการจะเปลี่ยนไป คือ มักจะลดการบริโภคสินค้าราคาถูก และขณะเดียวกันก็หันไปบริโภคสินค้าราคาแพง

2.1.4 ปริมาณซื้อขึ้นอยู่กับสภาพการกระจายรายได้ในระบบเศรษฐกิจลงพิจารณาถึงสังคมบางแห่ง เช่น ประเทศที่มีบ่อน้ำมัน ปรากฏว่ารายได้ส่วนใหญ่ตกอยู่ในมือของคนกลุ่มน้อย ส่วนคนส่วนใหญ่จะมีรายได้ต่ำมาก สังคมแบบนี้การบริโภคจะแตกต่างจากสังคมที่มีการกระจายรายได้ค่อนข้างทัดเทียมกัน ถึงแม้ว่ารายได้เฉลี่ยของทั้งสองประเทศจะอยู่ในระดับใกล้เคียงกันก็ตาม

2.1.5 ปริมาณซื้อขึ้นอยู่กับราคาของสินค้าอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ตามปกติความต้องการของผู้บริโภคอาจสนองได้ด้วยสินค้าหลายชนิด ถ้าสินค้าชนิดหนึ่งมีราคาสูงขึ้น ผู้บริโภคก็จะซื้อสินค้าชนิดนั้นน้อยลง และหันไปซื้อสินค้าอีกชนิดหนึ่งซึ่งใช้ทดแทนกันได้ สำหรับในกรณีของสินค้าที่ต้องใช้ประกอบกัน เช่น กาแฟกับน้ำตาล เป็นต้น เมื่อผู้บริโภคต้องการบริโภคกาแฟมากขึ้น ก็จะต้องบริโภคน้ำตาลมากขึ้นด้วย

2.1.6 ปริมาณซื้อขึ้นอยู่กับฤดูกาล ยกตัวอย่างในประเทศที่อยู่ในเขตร้อน เมื่อย่างเข้าฤดูกาลประชาชนจำเป็นต้องจัดหาเครื่องนุ่ง ห่มกันหนาว ทำให้ความต้องการสินค้าเครื่องกันหนาวต่างๆ ในช่วงเวลาดังกล่าวเพิ่มขึ้น

ฟังก์ชันของอุปสงค์ (Demand Function)

จะแสดงความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณความต้องการซื้อสินค้าหรือบริการกับปัจจัยกำหนดอุปสงค์ ซึ่งเราสามารถแสดงความสัมพันธ์ได้ในรูปฟังก์ชันของอุปสงค์ ดังนี้

$$Q_x = f(\text{ตัวกำหนดอุปสงค์ของสินค้า } X)$$

โดยที่

$$Q_x = \text{ปริมาณความต้องการสินค้า } X \text{ หรืออุปสงค์ของสินค้า } X$$

$$f = \text{ฟังก์ชัน}$$

อ่านว่า ปริมาณความต้องการซื้อสินค้า X ขึ้นอยู่กับตัวกำหนดอุปสงค์ของสินค้า X

เขียนใหม่

$$Q_x = f(P_x, P_y, C_1, C_2, C_3, C_4)$$

โดยที่

$$Q_x = \text{ปริมาณความต้องการสินค้า } X$$

$$P_x = \text{ราคาสินค้า } X$$

$$P_y = \text{ราคาสินค้า } Y$$

$$C_1 = \text{รายได้}$$

$$C_2 = \text{รสนิยม}$$

$$C_3 = \text{จำนวนประชากร}$$

$$C_4 = \text{ฤดูกาล}$$

ดังนั้น ถ้ากำหนดอุปสงค์ในวงเล็บตัวใดตัวหนึ่งหรือหลายตัวเปลี่ยนแปลงจะมีผลให้ปริมาณความต้องการซื้อสินค้า X เปลี่ยนแปลงไปด้วย (สมูล มานัสฤดี. 2544: 31-36)

2.2 ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ (Elasticity of demand)

ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ คือ ค่าที่ใช้วัดเปอร์เซ็นต์(หรืออัตรา) การเปลี่ยนแปลงของปริมาณสินค้าที่จะมีผู้ต้องการเสนอซื้อ ณ ขณะใดขณะนั้นต่อเปอร์เซ็นต์(หรืออัตรา) การเปลี่ยนแปลงของตัวแปรอื่น ๆ ที่เป็นตัวกำหนดปริมาณเสนอซื้ออื่น ๆ ที่เป็นตัวกำหนดปริมาณเสนอซื้ออื่น ๆ ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ชนิด

2.2.1 ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา (Price Elasticity of demand: ϵ_p) คือ ค่าที่ใช้วัดเปอร์เซ็นต์ (หรืออัตรา) การเปลี่ยนแปลงของปริมาณสินค้าที่จะมีผู้ต้องการเสนอซื้อ ณ ขณะใดขณะหนึ่งต่อเปอร์เซ็นต์ (หรืออัตรา) การเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้านั้นๆ เราจะเขียนสูตรความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา ได้ว่า

$$\begin{aligned}
 \epsilon_p &= \frac{\text{เปอร์เซ็นต์ (หรืออัตรา) การเปลี่ยนแปลงปริมาณเสนอซื้อ}}{\text{เปอร์เซ็นต์ (หรืออัตรา) การเปลี่ยนแปลงราคาสินค้า}} \\
 &= \frac{dQ}{Q} \div \frac{dP}{P} \\
 &= \frac{dQ}{dP} \times \frac{P}{Q}
 \end{aligned}$$

ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคา เป็นการเปรียบเทียบระหว่างเปอร์เซ็นต์ (หรืออัตรา) การเปลี่ยนแปลงปริมาณเสนอซื้อและเปอร์เซ็นต์ (หรืออัตรา) การเปลี่ยนแปลงราคาสินค้า ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์จะมีความแตกต่างกัน แต่ค่าแสดงให้ทราบว่าอุปสงค์มีความยืดหยุ่นมากน้อยเพียงไร ค่าความยืดหยุ่นยิ่งมากเท่าไร อุปสงค์ก็มีความยืดหยุ่นมากเท่านั้น ลักษณะของความยืดหยุ่นของอุปสงค์นี้แบ่งออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่

1. อุปสงค์ที่ไม่มี ความยืดหยุ่นเลย (Perfectly Inelasticity Demand) นั่นคือ ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์เท่ากับศูนย์ หมายความว่า ปริมาณเสนอซื้อจะไม่เปลี่ยนแปลงไปเลย เมื่อราคาเปลี่ยนแปลงไปเท่ากับว่าปริมาณเสนอซื้อไม่มีความยืดหยุ่นต่อราคาเลย
2. อุปสงค์ที่มีความยืดหยุ่นน้อย (Relatively Inelastic Demand) นั่นคือ การเปลี่ยนแปลงปริมาณเสนอซื้อและเปอร์เซ็นต์ (หรืออัตรา) การเปลี่ยนแปลงราคาสินค้าน้อยกว่าหนึ่ง ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์จะมากกว่าศูนย์ แต่น้อยกว่าหนึ่ง
3. อุปสงค์ที่มีความยืดหยุ่นคงที่ (Unitary Elasticity Demand) นั่นคือ เปอร์เซ็นต์ (หรืออัตรา) การเปลี่ยนแปลงปริมาณเสนอซื้อและเปอร์เซ็นต์ (หรืออัตรา) การเปลี่ยนแปลงราคาสินค้า เท่ากับหนึ่ง
4. อุปสงค์ที่มีความยืดหยุ่นมาก (Relatively Elastic Demand) นั่นคือ การเปลี่ยนแปลงปริมาณเสนอซื้อและเปอร์เซ็นต์ (หรืออัตรา) การเปลี่ยนแปลงราคาสินค้ามากกว่าหนึ่ง
5. อุปสงค์ที่มีความยืดหยุ่นมากที่สุด (Perfectly Elasticity Demand) ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์เท่ากับอนันต์ (Infinity) หมายความว่า ปริมาณเสนอซื้อจะมีมากจนถึงที่สุดคืออนันต์

2.2.2 ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อรายได้ (Income Elasticity of demand: ϵ_i) คือ ค่าที่ใช้วัดเปอร์เซ็นต์ (หรืออัตรา) การเปลี่ยนแปลงของปริมาณสินค้าที่จะมีผู้ต้องการเสนอซื้อ ณ ขณะใดขณะหนึ่งต่อเปอร์เซ็นต์ (หรืออัตรา) การเปลี่ยนแปลงของรายได้โดยกำหนดให้สิ่งอื่นๆ คงที่ ดังนั้น

ถ้าให้ Q คือปริมาณสินค้าที่จะมีผู้ต้องการซื้อ และ Y คือรายได้เราจะเขียนสูตรความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อรายได้ ได้ว่า

$$\begin{aligned} \varepsilon_Y &= \frac{\text{เปอร์เซ็นต์ (หรืออัตรา) การเปลี่ยนแปลงปริมาณเสนอซื้อ}}{\text{เปอร์เซ็นต์ (หรืออัตรา) การเปลี่ยนแปลงรายได้}} \\ &= \frac{dQ}{Q} \div \frac{dY}{Y} \\ &= \frac{dQ}{dY} \times \frac{Y}{Q} \end{aligned}$$

ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อรายได้อาจมีเครื่องหมายบวกหรือลบก็ได้ ขึ้นอยู่กับชนิดของสินค้าที่ผู้บริโภคทำการบริโภคอยู่ในขณะนั้น ถ้าสินค้าเป็นสินค้าปกติ เมื่อรายได้เพิ่มขึ้นผู้บริโภคก็จะบริโภคสินค้านั้นๆ มากขึ้น การเปลี่ยนแปลงของปริมาณเสนอซื้อกับรายได้จะเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อรายได้จึงมีเครื่องหมายเป็นบวก แต่ถ้าสินค้าเป็นสินค้าที่ผู้บริโภคทำการบริโภคอยู่เมื่อตนมีรายได้ระดับต่ำและเมื่อมีรายได้เพิ่มขึ้นผู้บริโภคได้หันไปบริโภคสินค้าอื่นแทน การเปลี่ยนแปลงของปริมาณเสนอซื้อกับรายได้ก็จะเป็นไปในทางตรงกันข้าม ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อรายได้จึงมีเครื่องหมายเป็นลบ (นราทิพย์ ชูติวงศ์ .2544: 75-76)

2.2.3 ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาสินค้าชนิดอื่น (Cross Elasticity of demand: θ_{AB}) หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า ความยืดหยุ่นไขว้ คือ ค่าที่ใช้วัดเปอร์เซ็นต์ (หรืออัตรา) การเปลี่ยนแปลงของปริมาณสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งที่จะมีผู้ต้องการซื้อ ณ ขณะใดขณะหนึ่ง ต่อเปอร์เซ็นต์ (หรืออัตรา) การเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้าอีกชนิดหนึ่งโดยกำหนดให้สิ่งอื่นๆ คงที่ ความยืดหยุ่นในกรณีนี้มีสินค้าที่จะต้องพิจารณามากกว่าหนึ่งชนิดดังนั้น ดังนั้นจะใช้สัญลักษณ์ θ แทนความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาสินค้าชนิดอื่น แล้วทำการพิจารณาความมากน้อยของปริมาณเสนอซื้อสินค้า A ที่จะเปลี่ยนแปลงไป เมื่อราคาสินค้า B เปลี่ยนแปลงไป เราจะเขียนสูตรความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาสินค้าชนิดอื่น ได้ว่า

$$\theta_{AB} = \frac{\text{เปอร์เซ็นต์ (หรืออัตรา) การเปลี่ยนแปลงปริมาณเสนอซื้อ A}}{\text{เปอร์เซ็นต์ (หรืออัตรา) การเปลี่ยนแปลงราคา B}}$$

$$= \frac{dQ_A}{Q_A} / \frac{dP_B}{P_B}$$

$$= \frac{dQ_A}{dP_B} \times \frac{P_B}{Q_A}$$

ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาสินค้าชนิดอื่นอาจมีเครื่องหมายบวกหรือลบก็ได้ ขึ้นอยู่กับลักษณะความสัมพันธ์ของสินค้าสองชนิดที่เรากำลังพิจารณาอยู่นั้น ถ้าสินค้า A และ B เป็นสินค้าที่ใช้แทนกัน เมื่อราคาสินค้า B เปลี่ยนแปลงไป จะทำให้ปริมาณซื้อสินค้า A เปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกับการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้า B ความยืดหยุ่นของอุปสงค์สินค้า A ต่อราคาสินค้า B จะมีเครื่องหมายบวก ในทางตรงกันข้าม ถ้าสินค้า A และ B เป็นสินค้าที่ใช้ประกอบกัน เมื่อราคาสินค้า B เปลี่ยนแปลงไป จะทำให้ปริมาณซื้อสินค้า A เปลี่ยนแปลงไปในทิศทางตรงกันข้ามการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้า B ค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์สินค้า A ต่อราคาสินค้า B จะมีเครื่องหมายลบ

การใช้ค่าความยืดหยุ่นของต่อราคาสินค้าชนิดอื่นเป็นเครื่องชี้บ่งให้รู้ว่าสินค้าที่เราากำลังพิจารณาร่วมกันอยู่นั้นเป็นสินค้าที่ใช้แทนกันหรือใช้ร่วมประกอบกัน ใช้แทนกันได้ดีเพียงไร หรือจำเป็นต้องใช้ประกอบกันมากน้อยแค่ไหน โดยดูจากเครื่องหมายและค่าตัวเลขความยืดหยุ่นต่อราคาสินค้าชนิดอื่นที่คำนวณได้

2.3 ทฤษฎีอัตราดอกเบี้ย

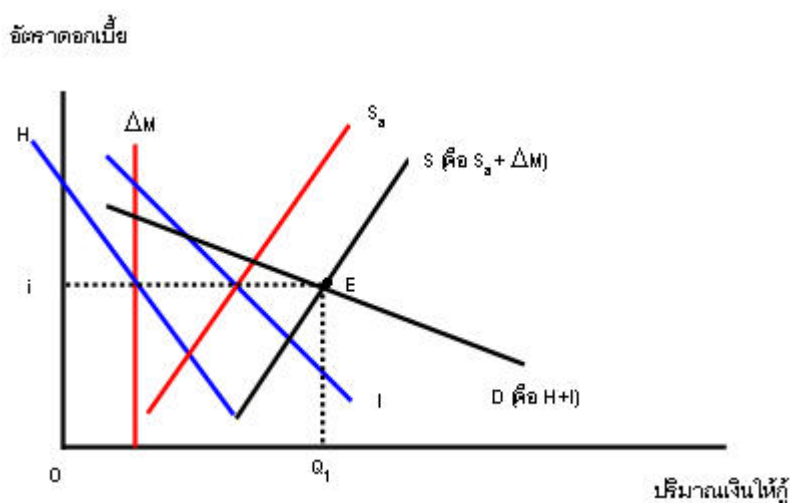
ความสำคัญของอัตราดอกเบี้ย ตามหลักเศรษฐศาสตร์ อัตราดอกเบี้ยเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อการออม การใช้จ่ายของครัวเรือนและหน่วยธุรกิจ อัตราดอกเบี้ยเป็นปัจจัยหนึ่งที่จะส่งผลกระทบต่อการใช้จ่ายอุปโภคบริโภค และรายจ่ายลงทุนของครัวเรือน กล่าวคือ อัตราดอกเบี้ยที่สูงจะทำให้ผู้ออมได้รับจำนวนเงินดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นจากเงินจำนวนเดิม ซึ่งเท่ากับทำให้เขามีรายได้เพิ่มขึ้นจึงส่งผลทำให้การใช้จ่ายอุปโภคบริโภคของครัวเรือนสูงขึ้น แต่อัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นจะเป็นการบั่นทอนกำลังการซื้อของครัวเรือน ดังนั้นอัตราดอกเบี้ยที่สูงอาจกระตุ้นการใช้จ่ายซื้อสินค้าเพื่อการอุปโภคบริโภคของครัวเรือนทั้งสินค้าที่ผลิตขึ้นภายในประเทศ และสินค้าที่จะต้องนำเข้าจากต่างประเทศแต่ทำ

ให้กำลังการซื้อสินค้าที่มีมูลค่าสูงและต้องซื้อโดยวิธีใช้สินเชื่อแบบผ่อนชำระต้องลดลง (รัตนา สายคณิต.2541: 159-163)

ทฤษฎีอัตราดอกเบี้ยของสำนักคลาสสิก ในทฤษฎีของสำนักคลาสสิก อัตราดอกเบี้ยคือราคาของเงินออมถูกกำหนดโดยอุปสงค์ต่อเงินลงทุนและอุปทานของเงินออม ผู้ประกอบการต้องการกู้เงินจากตลาดเงินเพื่อนำไปใช้ในการลงทุน เพราะฉะนั้นอัตราดอกเบี้ยยิ่งต่ำเท่าไร อุปสงค์ต่อการลงทุนก็จะเพิ่มมากขึ้นเพียงนั้น เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยเป็นต้นทุนที่หน่วยผลิตต้องจ่าย เมื่อต้นทุนของเงินลงทุนลดลง ผู้ลงทุนย่อมมีแรงจูงใจที่จะเพิ่มการลงทุนให้สูงขึ้น ส่วนอุปทานของเงินออมขึ้นอยู่กับการประหยัดของประชาชน เนื่องจากดอกเบี้ยจากการออมเป็นรายได้ของผู้สะสมทรัพย์ การออมจึงมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้น เมื่ออัตราดอกเบี้ยของเงินออมสูงขึ้น แต่เงินออมจะมีปริมาณลดลงถ้าอัตราดอกเบี้ยของเงินออมลดต่ำลง อัตราดอกเบี้ยดุลภาพ ซึ่งผู้ออมและผู้ขอกู้พอใจคือ จุดที่อุปทานของเงินออมและอุปสงค์ต่อเงินลงทุนเท่ากันพอดี อุปทานของเงินออมและอุปสงค์ต่อเงินลงทุนต่างผันแปรตามการขึ้นลงของอัตราดอกเบี้ยในท้องตลาด (ประพันธ์ เศรษฐนันท์.2547: 201)

2.3 ทฤษฎีปริมาณเงินให้กู้ (Loanable Fund Theory)

ทฤษฎีปริมาณเงินให้กู้ (Loanable Fund Theory) ทฤษฎีปริมาณเงินให้กู้นี้มีพื้นฐานคล้ายกับทฤษฎีของคลาสสิก แต่มีการนำตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับความเป็นจริงของระบบเศรษฐกิจมาประกอบการวิเคราะห์ นอกจากนี้ยังมีความเห็นว่าอัตราดอกเบี้ยโดยแท้จริงแล้วไม่ได้จ่ายเพื่อการออม แต่เป็นการจ่ายสำหรับการให้กู้ไม่ว่าแหล่งเงินกู้นั้นจะมาจากไหนและกู้ไปเพื่อจุดประสงค์อะไร ดังนั้นอัตราดอกเบี้ยจึงถูกกำหนดโดยอุปทานของเงินให้กู้ยืม (Supply of Loanable Fund) กับอุปสงค์ของเงินขอกู้ (Demand for Loanable Fund)



ภาพประกอบ 5 รูปแสดงทฤษฎีปริมาณเงินให้กู้

อุปทานของเงินให้กู้มีแหล่งที่มา 2 แหล่งด้วยกัน ได้แก่ เงินออม (Saving-Sa) และการเพิ่มขึ้นของปริมาณเงิน (Money Supply- ΔM) ได้แก่ การขยายสินเชื่อของระบบธนาคารพาณิชย์ที่เข้าไปสู่ตลาดสินเชื่อ

ส่วนในด้านอุปสงค์ของเงินขอกู้นั้นมีที่สำคัญ ได้แก่ การลงทุนและการถือเงินไว้เฉย ๆ ซึ่งเป็นเงินที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์ (Hoarding - H) การถือเงินชนิดนี้อาจจะมีค่าเป็นลบ ซึ่งเรียกว่า "Dishoarding" อันเกิดจากประชาชนนำเอาเงินที่ถือไว้เฉย ๆ ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ (Hoarding) ในรอบปีที่ผ่านมาออกมาเป็นเงินทุนพร้อมที่จะให้กู้ หรือเกิดจากประชาชนลดสัดส่วนของการถือเงินที่เป็นเงินตรา อันมีผลทำให้เงินทุนเพื่อการลงทุนเพิ่มขึ้น ดังนั้น ทฤษฎีปริมาณเงินให้กู้จึงแสดงได้เป็นสมการดังต่อไปนี้

$$S_a + M = H + I \dots\dots\dots (1)$$

ภาพประกอบ 2 เส้น H ทอดลงจากซ้ายไปขวา แสดงถึงการถือเงินสดอยู่ในมือมีค่าเสียโอกาสในตัวของมันเอง ถ้าหากอัตราดอกเบี้ยสูงขึ้นถึงระดับหนึ่ง ค่าของ H จะติดลบ ซึ่งเรียกว่า "Dishoarding" ส่วนเส้น I แสดงถึงความต้องการเงินทุนเพื่อการลงทุน ในกรณีที่อัตราดอกเบี้ยสูงปริมาณความต้องการเงินทุนจะลดลง และอัตราดอกเบี้ยต่ำลงปริมาณความต้องการเงินทุนจะสูงขึ้น ทำให้เส้น I จึงเป็นเส้นทอดลงจากซ้ายไปขวา ดังนั้น เส้นอุปสงค์ของเงินกู้โดยรวม (Total Demand for Loanable Fund - D) จึงเป็นเส้นทอดลงจากซ้ายไปขวาด้วยเช่นเดียวกันเพราะเป็นที่ได้จากการรวมกันของเส้น H กับเส้น I นั่นเอง

ส่วนเส้น ΔM จะมีความชันอย่างไรนั้นขึ้นอยู่กับ "Money Supply Function" กับนโยบายการเงินของระบบเศรษฐกิจนั้น ซึ่งนโยบายการเงินและอุปทานของเงินจะตอบสนองอัตราดอกเบี้ยในทิศทางเดียวกันทำให้เส้น ΔM มีลักษณะทอดขึ้นจากซ้ายไปขวา แต่ถ้าเป็นกรณีอื่นแล้ว อัตราดอกเบี้ยจะไม่ส่งผลต่อเส้น ΔM ส่วนเส้นเงินออม S_a จะมีความสัมพันธ์กับอัตราดอกเบี้ยในทิศทางเดียวกัน ทำให้เส้น S_a มีลักษณะทอดขึ้นจากซ้ายไปขวา อันมีผลทำให้เส้นอุปทานของเงินให้กู้ทั้งหมด (Total of Loanable Fund - S) มีลักษณะเป็นเส้นทอดขึ้นจากซ้ายไปขวาด้วยเช่นกันเพราะเป็นผลรวมของเส้น ΔM กับเส้น S_a ดังนั้น

อัตราดอกเบี้ยจึงถูกกำหนดโดยจุดตัดของเส้น S และ D ทำให้ได้อัตราดอกเบี้ยดุลยภาพเท่ากับ Oi_1 และมีปริมาณเงินกู้ดุลยภาพเท่ากับ OQ_1

ทฤษฎีปริมาณเงินให้กู้ยังมีใช้ทฤษฎีการอธิบายระบบเศรษฐกิจโดยส่วนรวม เพียงแต่เป็นทฤษฎีที่อธิบายในส่วนในตลาดสินเชื่อเท่านั้น ดังนั้น เพื่อที่จะทำให้ทฤษฎีปริมาณเงินให้กู้มีความเป็นจริง (Realistic) จำเป็นต้องขยายความอุปสงค์ของเงินกู้ซึ่งส่วนใหญ่มีใช้เพื่อการลงทุนเท่านั้นแต่ยังเพื่อการบริโภคและการกู้ยืมของรัฐบาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกู้ยืมของรัฐบาลมีกระทบต่ออัตราดอกเบี้ย

มีใช้น้อย การกู้ยืมเพื่อการลงทุนของธุรกิจส่วนหนึ่งเป็นการกู้เพื่อสร้างที่พักอาศัยด้วยการจำนอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสหรัฐอเมริกา ดังนั้นทฤษฎีปริมาณเงินให้กู้ในด้านอุปสงค์ของเงินกู้ยืมจำเป็นต้องคำนึงถึงการกู้ของรัฐบาล (B_g), การกู้ยืมของผู้บริโภค (B_c), การกู้ยืมของธุรกิจ (B_b), การกู้ยืมเพื่อที่พักอาศัย (B_h) และการกู้ยืมเพื่อการเก็งกำไร (B_s) (วเรศ อุปปาดิก.2537: 96-98)

จากแนวคิดทฤษฎีอัตราดอกเบี้ยและ ทฤษฎีปริมาณเงินให้กู้ จะเห็นว่า อัตราดอกเบี้ยเป็นปัจจัยอย่างหนึ่งในการกระตุ้นการลงทุนของภาคเอกชน เนื่องจากการที่อัตราดอกเบี้ยที่ปรับลดลง ทำให้ต้นทุนในการกู้ยืมลดลง เป็นการกระตุ้นให้อุปสงค์ของภาคเอกชนในการลงทุนเพิ่มขึ้น ในส่วนของประชาชนก็มีการกู้ยืมเงินจากทางสถาบันเพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่งผลต่อการทำประกันมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากในการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงิน ผู้กู้ยืมต้องมีหลักทรัพย์ค้ำประกันการกู้ยืมเงินนั้น ถ้าหลักทรัพย์ของผู้กู้ยืมเป็นหลักทรัพย์ที่อาจเกิดการสูญเสียดังกล่าวจากภัยพิบัติต่างๆได้ เช่น โรงงานอุตสาหกรรม สินค้าในคลังสินค้า อาคารสิ่งก่อสร้างต่างๆ สถาบันการเงินอาจไม่ยอมรับเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันได้ จนกว่าจะมีการทำประกันภัยในทรัพย์สินเหล่านั้นเสียก่อน เช่นการทำประกันภัยโรงงาน ทำประกันภัยทรัพย์สินหรือสิ่งปลูกสร้างต่างๆ

4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จันทร์พิมล อุ้เชียร (2539) ศึกษาถึง การวิเคราะห์และปัจจัยการขยายตัวของการประกันวินาศภัยในประเทศไทย โดยศึกษาถึงความสำคัญในแง่ของการเสริมสร้างสวัสดิการให้แก่สังคม บทบาทในแง่เป็นแหล่งเงินทุนระยะสั้นขอภาคการผลิตและการบริการ สามารถนำไปใช้ในการพัฒนาประเทศได้ ในปัจจุบันธุรกิจประกันวินาศภัยมีศักยภาพและมีแนวโน้ม ในการเจริญเติบโตยิ่งขึ้นในอนาคตทั้งเป็นผลเนื่องจากการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจประเทศและการส่งเสริมจากรัฐบาล ในด้านการเปิดเสรีการประกันภัย และประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้แก่ประชาชน ใช้ปัจจัยที่มีผลต่อการขยายตัวของการประกันวินาศภัยโดยใช้การเจริญเติบโตของเบี้ยประกันภัยรับในการอธิบายการเจริญเติบโตของธุรกิจ โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวน 21 ปี ตั้งแต่ปี 2518 – 2538 และทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรในแบบจำลองทางสถิติ

จากแบบจำลองที่ได้กำหนดขึ้นมาได้นำตัวแปรต่างๆที่คาดว่าจะมีผลต่อเบี้ยประกันวินาศภัยรับของระบบมาทดสอบค่าสถิติโดยใช้วิธี OLS (Ordinary Least Squares) ในสมการ Multiple linear regression สรุปจากการศึกษาได้ดังนี้

1. ปริมาณการลงทุนในประเทศ โดยมีทิศทางของการเปลี่ยนแปลงทิศทางเดียวกับเบี้ยประกันรับ โดยน่าจะเป็นการอธิบายการเปลี่ยนแปลงเบี้ยประกันในส่วน การประกันอัคคีภัย การประกันตัวเรือและการรับส่งสินค้าทางทะเล รวมถึงประกันภัยเบ็ดเตล็ด

2. ปริมาณรถจดทะเบียนในประเทศ โดยมีทิศทางของการเปลี่ยนแปลงทิศทางเดียวกับเบี้ยประกันรับเช่นกัน โดยเป็นการอธิบายการเปลี่ยนแปลงเบี้ยประกันในส่วนประกันภัยรถยนต์ซึ่งมีสัดส่วนสูงถึง 60 % ของเบี้ยประกันทั้งหมด

มาลินี เชษฐโชติศักดิ์ (2534) ได้ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการทำประกันชีวิตในประเทศไทยทั้งด้านจำนวนกรมธรรม์ประกันชีวิต และมูลค่าเบี้ยประกันชีวิตรับสุทธิของประเทศไทย โดยใช้ข้อมูลทศวรรษปฏิทินปี ระหว่างปี พ.ศ 2517 - 2531 รวมทั้งสิ้น 15 ปี นำมาวิเคราะห์หาความสัมพันธ์โดยใช้แบบจำลองในสมการถดถอยเชิงซ้อน ทำการวัดขนาดผลกระทบจากตัวแปรต่างๆ ที่สร้างขึ้นตามแนวคิดเชิงทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันชีวิตซึ่งวัดได้จากจำนวนกรมธรรม์ประกันชีวิตเป็นตัวแปรตาม กับตัวแปรอิสระ 4 ตัวแปร คือ จำนวนประชากร อัตราการตาย จำนวนตัวแทนประกันชีวิต และจำนวนกรมธรรม์ประกันชีวิตเมื่อปีก่อน

ผลการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันชีวิต ในกรณีจำนวนกรมธรรม์ และมูลค่าเบี้ยประกันชีวิตพบว่าจำนวนประชากร อัตราการตาย จำนวนตัวแทนประกันชีวิตและจำนวนกรมธรรม์ประกันชีวิตเมื่อปีก่อน มีผลต่อการทำประกันชีวิต ณ ระดับความเชื่อมั่นที่สูงมาก ระดับความพอดีกับข้อมูล (R^2) สูงมากเช่นกัน และปัจจัยที่มีผลต่อจำนวนกรมธรรม์มากที่สุดคือ จำนวนประชากร รองลงมาได้แก่อัตราการตาย จำนวนตัวแทนประกันชีวิต และ จำนวนกรมธรรม์ประกันชีวิตเมื่อปีก่อน ตามลำดับ ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าเบี้ยประกันชีวิตมากที่สุดคือ จำนวนประชากร อัตราการตาย จำนวนกรมธรรม์ประกันชีวิตเมื่อปีก่อน และ จำนวนตัวแทนประกันชีวิตตามลำดับ

ประจักษ์ อุดมศิลป์ (2548) ได้ทำการศึกษาถึงผลกระทบของตัวแปรทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อธุรกิจประกันชีวิตไทยได้วิเคราะห์ถึงทิศทางและ ขนาดการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจประกันชีวิตของประเทศไทยอันเนื่องมาจาก เศรษฐกิจมหภาคในช่วงระยะเวลา 10 ปี ระหว่างพ.ศ.2517 - 2526 โดยสมมติว่าการพัฒนาของธุรกิจประกันชีวิตซึ่งบ่งชี้ โดยเบี้ยประกันขึ้นอยู่กับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศตามราคาตลาด อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำระยะเวลาหนึ่งปีขึ้นไปหลังหักภาษี และอัตรา

การเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาสินค้าผู้บริโภค โดยการวิเคราะห์ทางสถิติ ผลจากการคำนวณสมการ regression สรุปได้ว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ อัตราดอกเบี้ย และระดับราคาสินค้าตามตัวแบบที่กำหนด มีความสัมพันธ์กับเบี้ยประกันชีวิตในทิศทางที่สอดคล้องกับข้อสมมติที่ตั้งขึ้นทุกประการ กล่าวคือ สัมประสิทธิ์ GDP มีค่าเป็นบวก สัมประสิทธิ์ของ R และ CPI มีค่าเป็นลบ และสมการ regression มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 การเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมใน

ประเทศร้อยละ 1 จะมีผลทำให้เบี้ยประกันเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1.63 ในทิศทางเดียวกันและการตอบสนองของอัตราดอกเบี้ยและระดับราคาสินค้าเป็นไปในทิศทางตรงกันข้าม โดยมีความยืดหยุ่น 0.33 และ 0.06

สุวรรณ ตานะประทีปกุล (2538) ได้ศึกษาเรื่องทิศทางและการขยายตัวของธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย โดยศึกษาข้อมูลทศนิยมรายปี ระหว่างปี 2518 - 2537 หาความสัมพันธ์ โดยใช้แบบจำลองในสมการถดถอยเชิงซ้อน (Multiple linear regression) และทำการวัดขนาดผลกระทบจากตัวแปรต่างๆ สรุปจากการศึกษาได้ดังนี้

ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีอิทธิพลต่อการขยายตัวของธุรกิจประกันชีวิตคือ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศต่อหัว และอัตราเงินเฟ้อ ในขณะที่การเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรและอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 1 ปี ไม่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงของจำนวนเบี้ยประกันชีวิต ซึ่งการพยากรณ์ในช่วงปี 2538 - 2542 คาดการณ์ว่าธุรกิจประกันชีวิตจะขยายตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 13 ต่อปี

ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีอิทธิพลต่อการขยายตัวทางธุรกิจประกันวินาศภัย คือ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ จำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนภายในประเทศ ปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออก จำนวนสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัย มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงหรือขยายตัวของธุรกิจประกันวินาศภัย สรุปผลการพยากรณ์ในช่วงปี 2538-2542 คาดว่าธุรกิจประกันวินาศภัยจะขยายตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 8 ต่อปี

ศิริประภา รุมาคม (2547) ได้ศึกษาถึงปัจจัยกำหนดมูลค่าเบี้ยประกันภัยรับของธุรกิจประกันวินาศภัยโดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าเบี้ยประกันภัยรับโดยรวมของธุรกิจประกันวินาศภัย โดยศึกษาข้อมูลทศนิยมรายปี ระหว่างปี 2522 - 2542 โดยการศึกษาครั้งนี้ใช้แบบจำลองวิธีการถดถอยน้อยที่สุด OLS (Ordinary Least Squares) ซึ่งสรุปจากการศึกษาได้ดังนี้ ผลผลิตมวลรวมในประเทศ (GDP) ซึ่งเป็นปัจจัยที่บ่งบอกถึงการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และรวมถึงการเจริญเติบโตของธุรกิจประกันวินาศภัย ส่วนการลงทุนในประเทศของภาคเอกชน (IT) เป็นปัจจัยที่แสดงถึงการเพิ่มขึ้นของทรัพย์สินที่จะทำประกันภัย

การศึกษาพบว่าเบี้ยประกันภัยรับมีอัตราการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องโดยตลอดของธุรกิจประกันวินาศภัย ในทิศทางเดียวกับอัตราการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจโดยรวมแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่าธุรกิจประกันภัยมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับสภาวะวิกฤตเศรษฐกิจ

วิภาวดี ลิ้มประสิทธิ์อิสระ (2547) ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อบี๊ประกันภัยของธุรกิจประกันวินาศภัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อบี๊ประกันภัยโดยศึกษาเฉพาะเบี้ยประกันภัยของธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทย โดยแยกศึกษาตามประเภทของธุรกิจประกันวินาศภัยโดยศึกษาข้อมูลทศนิยมรายปี ระหว่างปี 2538 - 2547 โดยการศึกษาครั้งนี้ใช้วิธีกำลังถดถอยน้อยที่สุด Ordinary Least Squares ซึ่งสรุปจากการศึกษาได้ดังนี้

ภาพรวมการประกันวินาศภัยทุกประเภทผลการศึกษาพบว่า ผลสัมฤทธิ์มวลรวมภายในประเทศ ณ ราคาปัจจุบัน มีความสัมพันธ์กับภาพรวมของจำนวนเบี้ยประกันภัยของธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทยในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ในขณะที่อัตราเงินเฟ้อมีความสัมพันธ์กับภาพรวมของจำนวนเบี้ยประกันภัยของธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทยในทิศทางตรงกันข้ามอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จำแนกตามประเภทของการประกันวินาศภัย

การประกันอัคคีภัย ผลการศึกษาพบว่า ผลสัมฤทธิ์มวลรวมภายในประเทศ ณ ราคาปัจจุบัน มีความสัมพันธ์กับจำนวนเบี้ยประกันอัคคีภัยของธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทย ในทิศทางตรงกันข้ามอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ในขณะที่จำนวนสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัย มีความสัมพันธ์กับจำนวนเบี้ยประกันอัคคีภัยของธุรกิจประกันวินาศภัย ในประเทศไทยในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ การประกันภัยทางทะเล และขนส่ง ผลการศึกษาพบว่า ผลสัมฤทธิ์มวลรวมภายในประเทศ ณ ราคาปัจจุบัน มีความสัมพันธ์กับจำนวนเบี้ยประกันภัยทางทะเลและขนส่งของธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทย ในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ในขณะที่อัตราเงินเฟ้อ มีความสัมพันธ์กับจำนวนเบี้ยประกันภัยทางทะเลและขนส่งของธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทยในทิศทางตรงกันข้ามอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ การประกันภัยรถยนต์ ผลการศึกษาพบว่าผลสัมฤทธิ์มวลรวมภายในประเทศ ณ ราคาปัจจุบัน และยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ มีความสัมพันธ์กับจำนวนเบี้ยประกันภัยรถยนต์ของธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทยในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย เป็นการศึกษาการวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Method) ซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. การกำหนดข้อมูลที่ศึกษา
2. การสร้างเครื่องมือในการวิจัยค้นคว้า
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การจัดกระทำข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล
5. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

การกำหนดข้อมูลที่ศึกษา

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้ใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ภายในประเทศไทยรายไตรมาสระหว่างปี 2543 – 2551 ระยะเวลา 36 ไตรมาส

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยค้นคว้า

การสร้างเครื่องมือในการวิจัยค้นคว้าใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) มีขั้นตอนการสร้างเครื่องมือตามลำดับดังนี้

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยที่ใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทยซึ่ง มีขั้นตอนการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลดังนี้

1. รวบรวมข้อมูลจากที่ศึกษาทฤษฎีมาแล้ว โดยค้นคว้ารวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย โดยใช้ข้อมูลย้อนหลังเป็นรายไตรมาส ระหว่างไตรมาสปี 2543 ถึงไตรมาส 4 ปี 2551 เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลสื่อสิ่งพิมพ์วารสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลจากหน่วยงานราชการและเอกชนต่างๆดังนี้

- 1.1 ธนาคารแห่งประเทศไทย
- 1.2 กระทรวงการคลัง
- 1.3 สำนักงานสถิติแห่งชาติ

- 1.4 กรมการประกันภัย
- 1.5 สำนักหอสมุดแห่งชาติ
- 1.6 สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร
- 1.7 ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต
- 1.8 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
2. ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล

การจัดกระทำข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

ขั้นตอนการจัดทำข้อมูล ผู้วิจัยนำข้อมูลที่รวบรวมได้มาดำเนินการดังขั้นตอนต่อไปนี้

1. จัดระบบข้อมูล เป็นข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantitative Method) ใช้ในการวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย
2. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม โดยมีแบบจำลองและเทคนิคที่ใช้ในการวิเคราะห์ดังนี้

2.1 ตัวแปรและตัวแบบที่ใช้ในการวิเคราะห์

ตัวแบบในการวิจัย

$$\ln(\text{Premium}_{\text{motor}}) = a_0 + a_1 \ln(\text{GDP}) + a_2 \ln(Q_{\text{CAR}})$$

$$\ln(\text{Premium}_{\text{Fire}}) = a_0 + a_1 \ln(\text{GDP}) + a_2 \ln(Q_{\text{LA}}) - a_3 \ln(R_{\text{LA}})$$

$$\ln(\text{Premium}_{\text{mise}}) = a_0 + a_1 \ln(\text{GDP}) + a_2 \ln(\text{POP}) - a_3 \ln(R_{\text{LA}})$$

$$\ln(\text{Premium}_{\text{marine}}) = a_0 + a_1 \ln(\text{GDP}) + a_2 \ln(\text{EX}) + a_2 \ln(\text{IN})$$

โดย

$$\text{Premium}_{\text{motor}} = \text{จำนวนกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ (หน่วย : ฉบับ)}$$

$$\text{Premium}_{\text{Fire}} = \text{จำนวนกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย (หน่วย : ฉบับ)}$$

$$\text{Premium}_{\text{mise}} = \text{จำนวนกรมธรรม์ประกันภัยเบ็ดเตล็ด (หน่วย : ฉบับ)}$$

$$\text{Premium}_{\text{marine}} = \text{จำนวนกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลและขนส่ง (หน่วย : ฉบับ)}$$

$$\text{GDP} = \text{ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง (หน่วย : พันล้านบาท)}$$

$$Q_{\text{CAR}} = \text{ยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย (หน่วย : คัน)}$$

$$Q_{\text{L}} = \text{ปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทย (หน่วย : พันล้านบาท)}$$

$$\text{POP} = \text{จำนวนประชากรในประเทศไทย (หน่วย : ล้านคน)}$$

$$R_{\text{LA}} = \text{อัตราดอกเบี้ย (หน่วย : ร้อยละ)}$$

EX = มูลค่าการส่งออก (หน่วย : พันล้านบาท)

IN = มูลค่าการนำเข้า (หน่วย : พันล้านบาท)

2.2 นำข้อมูลที่จัดระบบแล้วมาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย จะทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้การวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) โดยการนำข้อมูลที่รวบรวมจากหน่วยงานต่างๆ โดยอาศัยวิธีทางเศรษฐมิติ สร้างสมการถดถอยเชิงซ้อน (Multiple Linear Regression) โดยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Square) ในการประมาณค่าสัมประสิทธิ์และความมีนัยสำคัญทางสถิติเพื่อพิจารณาความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆ ที่เป็นตัวแปรอิสระว่ามีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทยอย่างไร

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย กับปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัย มูลค่าการนำเข้า มูลค่าการส่งออก ยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย อัตราดอกเบี้ย และจำนวนประชากรในประเทศไทยปี 2543 – 2551 ประกอบด้วย R^2 , T – TEST , F – TEST และ Durbin – Watson ซึ่งมีสูตรในการคำนวณดังนี้

1. สัมประสิทธิ์การตัดสินใจ (Coefficient of Determination)(วิรัช พานิชวงค์.2545: 24-26)

สัมประสิทธิ์การตัดสินใจ R^2 คือสัดส่วนหรือเปอร์เซ็นต์ของความแปรผัน ทั้งหมดในตัวแปรอิสระ อธิบายโดยความแปรผันในตัวแปรตาม หรือจะแสดงความเหมาะสมของกลุ่มตัวแปรอิสระว่าสามารถอธิบายตัวแปรตามได้ดีเพียงใด ดังนั้นค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจ R^2 ยิ่งมีค่าสูงแสดงว่า

สมการนั้นมีความเหมาะสมกับข้อมูลมาก

สูตรที่ใช้ในการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์แสดงการตัดสินใจ (R^2 , Adjusted R^2)

$$1.1 R^2 = SSR/SST$$

เนื่องจาก $SSR = SST - SSE$ ดังนั้น

$$R^2 = 1 - (SSE/SST)$$

โดยที่ SSR = ผลบวกกำลังสองที่อธิบายได้โดยสมการถดถอย

SSE = ผลบวกกำลังสองเนื่องจากความคลาดเคลื่อน

SST = ผลบวกกำลังสองทั้งหมด

$$1.2 \text{ Adjusted } R^2 = \frac{1 - \text{SSE}/(n-2)}{\text{SST}/(n-1)}$$

2. สถิติทดสอบ t-test

เป็นค่าทางสถิติที่ใช้ในการทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรตามกับตัวแปรอิสระแต่ละตัว เป็นการแสดงให้เห็นถึงความมีหรือไม่มีนัยสำคัญทางสถิติของตัวแปรตาม(สมจิต วัฒนาชยากุล. 2545: 168)

สถิติทดสอบ t-test คำนวณจาก

$$T = \frac{b_i - B_i}{S_{b_i}}$$

เมื่อ

t แทน สถิติทดสอบ t-test

Sb แทน ความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของสัมประสิทธิ์เส้นถดถอยสุทธิ

b_i แทน สัมประสิทธิ์การถดถอยของตัวแปรอิสระตัวที่ i

B_i แทน ค่าสัมประสิทธิ์ของเส้นถดถอย

3. สถิติทดสอบ F-test

เป็นค่าทางสถิติที่ใช้ในการทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรตามกับตัวแปรอิสระทุกตัวในสมการ (สมจิต วัฒนาชยากุล. 2545: 171-172)

ตัวสถิติ F-test คำนวณจาก

$$F = \frac{\text{MSR}}{\text{MSE}}$$

เมื่อ

F แทน สถิติทดสอบ F-test

MSR แทน ความแปรปรวนระหว่างกลุ่ม

MSE แทน ความแปรปรวนภายในกลุ่ม

สูตรที่ใช้ในการคำนวณ MSR มีดังนี้

$$\text{MSR} = \frac{\text{SSR}}{K}$$

เมื่อ

MSR แทน ความแปรปรวนระหว่างกลุ่ม

SSR แทน ความแปรผันเนื่องจากเส้นถดถอย

k แทน จำนวนตัวแปรอิสระ

สูตรที่ใช้ในการคำนวณ MSE มีดังนี้

$$MSE = \frac{SSE}{n-k-1}$$

เมื่อ

MSE แทน ความแปรปรวนภายในกลุ่ม

SSE แทน ความแปรผันอันเป็นผลมาจากการสุ่มตัวอย่าง

k แทน จำนวนตัวแปรอิสระ

n แทน จำนวนข้อมูล

4. การทดสอบปัญหาสหสัมพันธ์ข้ามเวลาของตัวแปรความคลาดเคลื่อน

(Durbin – Watson: d Test) เป็นการทดสอบสมการประมาณการที่ใช้ยูนิตนั้นมีปัญหาสหสัมพันธ์ข้ามเวลาของตัวแปรความคลาดเคลื่อนอันดับหนึ่ง (First Order Autocorrelation) หรือไม่ นั้นสามารถที่ทดสอบโดยใช้ Durbin – Watson d Statistic (ไพฑูรย์ ไกรพรศักดิ์, 2546: 8 -11)

$$d = \frac{\sum (e_t - e_{t-1})^2}{\sum e_t^2}$$

โดยที่ d = Durbin Watson (d Test)

T = ปีปัจจุบัน

t=1 = ปีก่อน

n = จำนวนข้อมูลทั้งหมด

 e_t = ค่าประมาณการของ U จากวิธีการกำลังสองน้อยที่สุด (OLS) โดยจะ

พบว่าของ d จะเป็นไปได้ในกรณีสุดขีดได้ 2 ขั้ว ได้แก่

1. ค่าของ $d = 0$ เป็นกรณีที่เรียกว่า เป็นสหสัมพันธ์ข้ามเวลาทิศทางบวก (Positive Autocorrelation)

2. ค่าของ $d \approx 0$ เป็นกรณีที่เรียกว่า เป็นสหสัมพันธ์ข้ามเวลาทิศทางลบ (Negative Autocorrelation)

ดังนั้น วิธีการประมาณค่า Durbin Watson Statistic วิธีหนึ่งสามารถทำการคำนวณได้โดยอาศัยสูตร ดังนี้

$$d = 2(1 - P)$$

โดยที่ P คือ สัมประสิทธิ์ของตัวแปรความคลาดเคลื่อนในสมการถดถอยที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรความคลาดเคลื่อนข้ามเวลาอันดับหนึ่ง ซึ่งค่าสามารถใช้เป็นค่าประมาณการของค่าพารามิเตอร์ หรือสัมประสิทธิ์ของสมการสหสัมพันธ์ข้ามเวลาของตัวแปรความคลาดเคลื่อน ดังนั้น

1.Positive Autocorrelation มีความสัมพันธ์ ทางบวก	2.Inconclusive ไม่สามารถสรุป ได้	3.No Auto correlation ไม่มีความสัมพันธ์	4.Inconclusive ไม่สามารถสรุป ได้	5.Negative Autocorrelation มีความสัมพันธ์ ทางลบ
---	--	---	--	--

ภาพประกอบ 6 แสดงการแบ่งช่วงปัญหา Auto Correlation

- ถ้าสถิติทดสอบ d อยู่ในช่วง 1 หรือ 5 แสดงว่าค่าของตัวแปรคลาดเคลื่อน (Error Term) จะมีความสัมพันธ์กันทั้งในทางลบและทางบวก ตามลำดับ
- ถ้าสถิติทดสอบ d อยู่ในช่วงที่ 3 แสดงว่าไม่มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน
- ถ้าสถิติทดสอบ d อยู่ในช่วง 2 หรือ 4 แสดงว่ายังไม่สามารถสรุปได้ว่ามีความสัมพันธ์กันหรือไม่

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในบทนี้จะแสดงถึงผลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูล โดยมีเนื้อหา ดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูล
2. สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล
3. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

1. การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้เพื่อศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทยรายไตรมาสระหว่างปี 2543 – 2551 ระยะเวลา 36 ไตรมาส ซึ่งการวิเคราะห์จะแบ่งออกเป็น 4 ส่วนดังนี้

การทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทย โดยตัวแปรที่จะทำการศึกษา ได้แก่ ผลิตรถยนต์มวบรวมในประเทศไทยที่แท้จริง ยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย

การทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยโดยตัวแปรที่จะทำการศึกษา ได้แก่ ผลิตรถยนต์มวบรวมในประเทศไทยที่แท้จริง ปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทย อัตราดอกเบี้ย

การทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยโดยตัวแปรที่จะทำการศึกษา ได้แก่ ผลิตรถยนต์มวบรวมในประเทศไทยที่แท้จริง จำนวนประชากรในประเทศไทย อัตราดอกเบี้ย

การทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยโดยตัวแปรที่จะทำการศึกษา ได้แก่ ผลิตรถยนต์มวบรวมในประเทศไทยที่แท้จริง มูลค่าการส่งออก มูลค่าการนำเข้า

2. สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูล และแปลความหมายของผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดสัญลักษณ์ต่างๆที่ใช้แทนความหมาย ดังต่อไปนี้

2.1 ตัวแปรต่างๆที่ใช้ในการศึกษา ดังนี้

$Premium_{motor}$ = จำนวนกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ (หน่วย: ฉบับ)

$Premium_{Fire}$ = จำนวนกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย (หน่วย: ฉบับ)

$Premium_{mise}$ = จำนวนกรมธรรม์ประกันภัยเบ็ดเตล็ด (หน่วย: ฉบับ)

$Premium_{marine}$ = จำนวนกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลและขนส่ง (หน่วย: ฉบับ)

GDP = ผลิตรถยนต์มวบรวมในประเทศไทยที่แท้จริง (หน่วย: พันล้านบาท)

Q_{LA}	= ปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทย (หน่วย: พันล้านบาท)
EX	= มูลค่าการส่งออก (หน่วย: พันล้านบาท)
IN	= มูลค่าการนำเข้า (หน่วย: พันล้านบาท)
Q_{CAR}	= ยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย (หน่วย: คัน)
POP	= จำนวนประชากรในประเทศไทย (หน่วย: ล้านคน)
R_{LA}	= อัตราดอกเบี้ย (หน่วย: ร้อยละ)

2.2 สัญลักษณ์ที่ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

N	= จำนวนข้อมูล
R^2	= ค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจ
Adjusted R^2	= ค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจเชิงพหุที่ปรับปรุงแล้ว
D.W	= ค่าสถิติของเดอร์บินวัตสัน (Durbin-Watson Statistic)
t-test	= สถิติทดสอบ t-test
F-test	= สถิติทดสอบ F-test
p_value	= คำนัยสำคัญทางสถิติที่มีระดับความเชื่อมั่น
****	= คำนัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99
***	= คำนัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95
**	= คำนัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90
*	= คำนัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 85
Ns	= ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

3. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทยรายไตรมาสระหว่างปี 2543 – 2551 จากการหาความสัมพันธ์ของข้อมูลของตัวแปรตาม ได้แก่ ทำประกันวินาศภัยในประเทศไทย แบ่งเป็น 4 ประเภท การทำประกันภัยรถยนต์ การทำประกันภัยอัคคีภัย การทำประกันภัยทางทะเลและขนส่ง การทำประกันภัยเบ็ดเตล็ด และข้อมูลตัวแปรอิสระ ได้แก่ ผลผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง ปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทย มูลค่าการนำเข้า มูลค่าการส่งออก ยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย อัตราดอกเบี้ย จำนวนประชากรในประเทศไทย โดยใช้การประมาณค่าด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (OLS – Ordinary Least Squares) โดยสมการที่ใช้ในการวิเคราะห์ดังนี้

$$\ln(\text{Premium}_{\text{motor}}) = a_0 + a_1 \ln(\text{GDP}) + a_2 \ln(Q_{\text{CAR}})$$

$$\ln(\text{Premium}_{\text{Fire}}) = a_0 + a_1 \ln(\text{GDP}) + a_2 \ln(Q_{\text{LA}}) - a_3 \ln(R_{\text{LA}})$$

$$\ln(\text{Premium}_{\text{marine}}) = a_0 + a_1 \ln(\text{GDP}) + a_2 \ln(\text{EX}) + a_2 \ln(\text{IN})$$

$$\ln(\text{Premium}_{\text{mise}}) = a_0 + a_1 \ln(\text{GDP}) + a_2 \ln(\text{POP}) - a_3 \ln(R_{\text{LA}})$$

จากการประมาณค่าแบบจำลองถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย ซึ่งแสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม โดยแก้ปัญหของตัวแปรทั้งหมดในส่วนหนึ่งของหน่วยข้อมูลตัวแปรที่มีความแตกต่างกัน อันมีผลกระทบต่อค่าทางสถิติที่สำคัญต่างๆที่มีความคลาดเคลื่อนได้จึงได้ทำการใส่ $\ln$ ในตัวแปรทั้งหมดเพื่อให้ผลลัพธ์มีการเปลี่ยนแปลงในรูปแบบของร้อยละเหมือนกัน ซึ่งสามารถสรุปผลให้อยู่ในรูปสมการโดยจำแนกตามประเภทการประกันวินาศภัย ได้ดังนี้

3.1 ประกันภัยประเภทรถยนต์

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทย กับ ผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศไทยที่แท้จริง และ ยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย โดยมีรูปแบบสมการดังนี้

$$\ln(\text{Premium}_{\text{motor}}) = a_0 + a_1 \ln(\text{GDP}) + a_2 \ln(Q_{\text{CAR}})$$

โดยกำหนดให้

$$\text{Premium}_{\text{motor}} = \text{จำนวนกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ (หน่วย: ฉบับ)}$$

$$\text{GDP} = \text{ผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศ (หน่วย: พันล้านบาท)}$$

$$Q_{\text{CA}} = \text{ยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย (หน่วย: คัน)}$$

ตาราง 2 ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อนของการความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทย กับ ผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศไทยที่แท้จริง และ ยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย

ตัวแปรอิสระ (Independent Variable)		t – statistic	p_value	F – test	p_value
ค่าคงที่(Constant)	$a_0 = 1.015667$	1.311897	0.1986*	166.7936	0.000 ****
GDP	$a_1 = 1.437209$	0.124789	0.000****		
Q_{CA}	$a_2 = 0.148939$	0.083282	0.0829**		
R - squared	ร้อยละ 90.99				

ตาราง 2 (ต่อ)

ตัวแปรอิสระ (Independent Variable)	t – statistic	p_value	F – test	p_value
Adjusted R - squared	ร้อยละ 90.45			
Durbin – Watson	=2.495182			
ตัวแปรตาม	Premium _{motor}			
N	= 36			
****	เท่ากับ คำนัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99			
**	เท่ากับ คำนัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90			
*	เท่ากับ คำนัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 85			

ที่มา : จากการคำนวณ

จากผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อน ในตารางที่2 สามารถแสดง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศประเภทประกันภัยรถยนต์ ดังนี้

$$\ln(\text{Premium}_{\text{motor}}) = 1.015667 + 1.437209\ln(\text{GDP}) + 0.148939\ln(Q_{\text{CAR}})$$

(1.311897)* (0.124789)**** (0.083282)**

จากตาราง 2 สามารถอธิบายได้ว่า

Adjusted R - squared มีค่าเท่ากับ 0.9045สามารถอธิบายได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทย เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง และ ยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทยร้อยละ 90.45 ส่วนอีกร้อยละ9.55เป็นการเปลี่ยนแปลงของการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยที่มาจากตัวแปรอื่นๆ

F – statistic มีค่าเท่ากับ 166.7936 สามารถอธิบายได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทย มีความสัมพันธ์กับ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง และ ยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

Durbin – Watson มีค่าเท่ากับ 2.49 ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 จากตาราง Durbin – Watson มีตัวแปรอิสระ 2 ตัว จำนวนข้อมูลเท่ากับ 36 ได้ค่า D_L เท่ากับ 1.153 และ D_U เท่ากับ 1.376 ได้ว่า D เท่ากับ 2.49 ซึ่งมีค่ามากกว่า D_U และน้อยกว่า $4 - D_U$ ($D_U < D < 4 - D_U$) สามารถอธิบายได้ว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง และ ยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศ

ไทยมีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 จึงสรุปได้ว่าไม่เกิดปัญหา autocorrelation

t – statistic ผลการทดสอบ พบว่า การทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทย มีความสัมพันธ์กับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 มีความสัมพันธ์กับยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90

จากสมการสามารถอธิบายความยืดหยุ่นของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง ยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย และการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยได้ดังนี้

ค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงกับการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยเท่ากับ 1.437209 หมายถึงถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆที่กำหนดการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยคงที่ เมื่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1 จะส่งผลให้การทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1.437209 ในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทยกับการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยเท่ากับ 0.148939 หมายถึงถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆที่กำหนดการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยคงที่ เมื่อยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1 จะส่งผลให้การทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 0.148939 ในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90

3.2 ประกันภัยประเภทอัคคีภัย

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทย กับ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง และปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทย โดยมีรูปแบบสมการดังนี้

$$\ln(\text{Premium}_{\text{Fire}}) = a_0 + a_1 \ln(\text{GDP}) + a_2 \ln(Q_{\text{LA}}) - a_3 \ln(R_{\text{LA}})$$

โดยกำหนดให้

$\text{Premium}_{\text{Fire}}$ = จำนวนกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย (หน่วย: ฉบับ)

GDP = ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง (หน่วย: พันล้านบาท)

Q_{LA} = ปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทย (หน่วย: พันล้านบาท)

R_{LA} = อัตราดอกเบี้ย (หน่วย: ร้อยละ)

ตาราง 3 ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อนของการความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัย
อัคคีภัยในประเทศไทย กับ ผลิตรภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง ปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัย
ในประเทศไทย และอัตราดอกเบี้ย

ตัวแปรอิสระ (Independent Variable)		t – statistic	p_value	F – test	p_value
ค่าคงที่(Constant)	$a_0 = 5.609333$	5.003632	0.000****	110.8260	0.000 ****
GDP	$a_1 = 0.754026$	2.161709	0.038***		
Q_{LA}	$a_2 = 0.226469$	0.904215	0.3726 ^{ns}		
R_{LA}	$a_2 = -0.200293$	-1.732496	0.928**		
R - squared	ร้อยละ 91.22				
Adjusted R - squared	ร้อยละ 90.39				
Durbin – Watson	=1.613868				
ตัวแปรตาม	Premium _{Fire}				
N	= 36				
**** เท่ากับ คำนัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99					
*** เท่ากับ คำนัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95					
** เท่ากับ คำนัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90					
Ns เท่ากับ ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ					

ที่มา: จากการคำนวณ

จากผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อน ในตารางที่ 3 สามารถแสดง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อ
การทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศประเภทประกันอัคคีภัย ดังนี้

$$\begin{aligned} \ln(\text{Premium}_{\text{Fire}}) = & 5.609333 + 0.754026\ln(\text{GDP}) + 0.226469\ln(Q_{LA}) \\ & (5.0036)**** \quad (2.1617)*** \quad (0.904215)^{ns} \\ & -1.732496\ln(R_{LA}) \\ & (-0.928)** \end{aligned}$$

จากตาราง 3 สามารถอธิบายได้ว่า

Adjusted R - squared มีค่าเท่ากับ 0.9039 สามารถอธิบายได้ว่าการเปลี่ยนแปลง
ของการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทย เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของผลิตรภัณฑ์มวลรวมใน

ประเทศที่แท้จริง ปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทย และอัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 90.39 ส่วนอีกร้อยละ 9.61 เป็นการเปลี่ยนแปลงของการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยที่มาจากตัวแปรอื่นๆ

F – statistic มีค่าเท่ากับ 110.8260 สามารถอธิบายได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทย มีความสัมพันธ์กับ ผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง ปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทย และอัตราดอกเบี้ย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

Durbin – Watson มีค่าเท่ากับ 1.613868 ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 จากตาราง Durbin – Watson มีตัวแปรอิสระ 3 ตัว จำนวนข้อมูลเท่ากับ 36 ได้ค่า D_L เท่ากับ 1.098 และ D_U เท่ากับ 1.442 ได้ว่า D เท่ากับ 1.613868 ซึ่งมีค่ามากกว่า D_U และน้อยกว่า $4 - D_U$ ($D_U < D < 4 - D_U$) สามารถอธิบายได้ว่า ผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง ปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทย และอัตราดอกเบี้ย มีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 จึงสรุปได้ว่าไม่เกิดปัญหา autocorrelation

t – statistic ผลการทดสอบ พบว่า การทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 มีความสัมพันธ์กับปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทยอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ และ มีความสัมพันธ์กับอัตราดอกเบี้ย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90

จากสมการสามารถอธิบายความยืดหยุ่นของผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง ปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทย อัตราดอกเบี้ย และการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยได้ดังนี้

ค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง กับ การทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยเท่ากับ 0.754026 หมายถึงถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆที่การทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยคงที่ เมื่อผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1 จะส่งผลให้การทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 0.754026 ในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทยกับการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยเท่ากับ 0.226469 หมายถึงถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆที่การทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยคงที่ เมื่อปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1 จะส่งผลให้การทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 0.226469 ในทิศทางเดียวกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอัตราดอกเบี้ยกับการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยเท่ากับ -1.732496 หมายถึงถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆที่การทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยคงที่ เมื่ออัตราดอกเบี้ยเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1 จะส่งผลให้การทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1.732496 ในทิศทางตรงกันข้ามอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90

จากรูปแบบสมการปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยและค่าทางสถิติต่างๆจะเห็นได้ว่ามีตัวแปรอิสระ 1 ตัวแปรได้แก่ ปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทยนั้นไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นการศึกษาขั้นต่อไปจึงได้มีการตัดตัวแปรอิสระที่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติออกไปจากสมการ และทำการประมาณค่าใหม่ เพื่อวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่าง กำหนดการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทย กับตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญทางสถิติ โดยมีสมการแสดงความสัมพันธ์ดังนี้

$$\ln(\text{Premium}_{\text{Fire}}) = a_0 + a_1 \ln(\text{GDP}) - a_2 \ln(R_{\text{LA}})$$

ตาราง 4 ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อนของการความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทย กับ ผลผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง และอัตราดอกเบี้ย

ตัวแปรอิสระ (Independent Variable)		t – statistic	p_value	F – test	p_value
ค่าคงที่(Constant)	$a_0 = 4.704356$	9.340561	0.000****	110.8260	0.000 ****
GDP	$a_1 = 1.064962$	18.26208	0.000****		
R_{LA}	$a_2 = -0.209755$	-1.826870	0.0768**		
R - squared	ร้อยละ 90.99				
Adjusted R - squared	ร้อยละ 90.45				
Durbin – Watson	=1.657433				
ตัวแปรตาม	$\text{Premium}_{\text{Fire}}$				
N	= 36				
**** เท่ากับ ค่านัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99					
** เท่ากับ ค่านัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90					

ที่มา : จากการคำนวณ

เมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญทางสถิติจากรูปแบบสมการทั้ง 2 แบบ พบว่าสมการแบบที่ 2 ที่มีการตัดตัวแปรอิสระที่ไม่มีนัยสำคัญออกเป็นรูปแบบสมการที่มีความเหมาะสมมากที่สุดเนื่องจากให้ค่าทางสถิติที่มีนัยสำคัญที่ดีกว่าโดยให้ผลดังนี้

$$\ln(\text{Premium}_{\text{Fire}}) = 4.704356 + 1.064962 (\text{GDP}) - 0.209755 \ln(R_{\text{LA}}) \\ (9.340561)^{****} \quad (18.26208)^{****} \quad (-1.826870)^{**}$$

จากตาราง 4 สามารถอธิบายได้ว่า

Adjusted R - squared มีค่าเท่ากับ 0.9045 สามารถอธิบายได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทย เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง และอัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 90.45 ส่วนอีกร้อยละ 9.55 เป็นการเปลี่ยนแปลงของการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยที่มาจากตัวแปรอื่นๆ

F - statistic มีค่าเท่ากับ 110.8260 สามารถอธิบายได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทย มีความสัมพันธ์กับ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง และอัตราดอกเบี้ย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

Durbin - Watson มีค่าเท่ากับ 1.657433 ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 จากตาราง Durbin - Watson มีตัวแปรอิสระ 2 ตัว จำนวนข้อมูลเท่ากับ 36 ได้ค่า D_L เท่ากับ 1.153 และ D_U เท่ากับ 1.376 ได้ว่า D เท่ากับ 1.657433 ซึ่งมีค่ามากกว่า D_U และน้อยกว่า $4 - D_U$ ($D_U < D < 4 - D_U$) สามารถอธิบายได้ว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง และอัตราดอกเบี้ย มีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 จึงสรุปได้ว่าไม่เกิดปัญหา autocorrelation

t - statistic ผลการทดสอบ พบว่า การทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และ มีความสัมพันธ์กับอัตราดอกเบี้ย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90

จากสมการสามารถอธิบายความยืดหยุ่นของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง อัตราดอกเบี้ย และการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยได้ดังนี้

ค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง กับ การทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยเท่ากับ 1.064962 หมายถึงถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆที่การทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยคงที่ เมื่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ

ละ 1 จะส่งผลให้การทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1.064962 ในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอัตราดอกเบี้ยกับการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยเท่ากับ -0.209755 หมายถึงถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆที่การทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยคงที่ เมื่ออัตราดอกเบี้ยเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1 จะส่งผลให้การทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ -0.209755 ในทิศทางตรงกันข้ามอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90

3.3 ประกันภัยประเภทเบ็ดเตล็ด

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทย กับ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง จำนวนประชากรในประเทศไทย และ อัตราดอกเบี้ย โดยมีรูปแบบสมการดังนี้

$$\ln(\text{Premium}_{\text{mise}}) = a_0 + a_1 \ln(\text{GDP}) + a_2 \ln(\text{POP}) - a_3 \ln(R_{LA})$$

โดยกำหนดให้

$\text{Premium}_{\text{mise}}$ = จำนวนกรมธรรม์ประกันภัยเบ็ดเตล็ด (หน่วย : ฉบับ)

GDP = ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง (หน่วย : พันล้านบาท)

POP = จำนวนประชากรในประเทศไทย (หน่วย : ล้านคน)

R_{LA} = อัตราดอกเบี้ย (หน่วย : ร้อยละ)

ตาราง 5 ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อนของการความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทย กับ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง จำนวนประชากรในประเทศไทย อัตราดอกเบี้ย

ตัวแปรอิสระ (Independent Variable)		t – statistic	p_value	F – test	p_value
ค่าคงที่(Constant)	$a_0 = -32.77563$	-1.014117	0.3181 ^{ns}	57.54059	0.000 ****
GDP	$a_1 = 1.982044$	2.415988	0.026****		
POP	$a_2 = 7.883186$	8.875917	0.3876 ^{ns}		
R_{LA}	$a_3 = -0.793827$	-0.79382	0.1498*		
R - squared	ร้อยละ 84.36				

ตาราง 5 (ต่อ)

ตัวแปรอิสระ (Independent Variable)		t – statistic	p_value	F – test	p_value
Adjusted R - squared	ร้อยละ 82.89				
Durbin – Watson	=1.530840				
ตัวแปรตาม	Premium _{mise}				
N	= 36				
****	เท่ากับ	ค่านัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99			
*	เท่ากับ	ค่านัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 85			
Ns	เท่ากับ	ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ			

ที่มา : จากการคำนวณ

จากผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อน ในตารางที่ 4 สามารถแสดง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศประเภทประกันภัยเบ็ดเตล็ด ดังนี้

$$\begin{aligned} \ln(\text{Premium}_{\text{mise}}) = & -32.77563 + 1.982044 \ln(\text{GDP}) + 7.883186 \ln(\text{POP}) \\ & (-1.014117)^{\text{NS}} \quad (2.415988)^{\text{****}} \quad (08.875917)^{\text{NS}} \\ & - 0.793827 \ln(R_{LA}) \\ & (-1.475599)^* \end{aligned}$$

จากตาราง 5 สามารถอธิบายได้ว่า

Adjusted R - squared มีค่าเท่ากับ 0.828953 สามารถอธิบายได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทย เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง จำนวนประชากรในประเทศไทย อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 82.89 ส่วนอีกร้อยละ 17.11 เป็นการเปลี่ยนแปลงของการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยที่มาจากตัวแปรอื่นๆ

F – statistic มีค่าเท่ากับ 57.54059 สามารถอธิบายได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทย มีความสัมพันธ์กับ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง จำนวนประชากรในประเทศไทย อัตราดอกเบี้ย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

Durbin – Watson มีค่าเท่ากับ 1.530840 ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 จากตาราง Durbin – Watson มีตัวแปรอิสระ 3 ตัว จำนวนข้อมูลเท่ากับ 36 ได้ค่า D_L เท่ากับ 1.098 และ D_U เท่ากับ 1.442 ได้ว่า D เท่ากับ 1.530840 ซึ่งมีค่ามากกว่า D_U และน้อยกว่า $4 - D_U$ ($D_U < D < 4 - D_U$) สามารถอธิบายได้ผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง จำนวนประชากรในประเทศไทย อัตราดอกเบี้ย มีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 จึงสรุปได้ว่าไม่เกิดปัญหา autocorrelation

t – statistic ผลการทดสอบ พบว่า การทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 มีความสัมพันธ์กับจำนวนประชากรในประเทศไทย อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ และมีความสัมพันธ์กับ อัตราดอกเบี้ย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 85

จากสมการสามารถอธิบายความยืดหยุ่นของผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง จำนวนประชากรในประเทศไทย อัตราดอกเบี้ย และการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยได้ดังนี้

ค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง กับ การทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยเท่ากับ 1.982044 หมายถึงถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆที่การทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยคงที่ เมื่อผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1 จะส่งผลให้การทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1.982044 ในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนประชากรในประเทศไทยกับการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยเท่ากับ 0.793827 หมายถึงถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆที่การทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยคงที่ เมื่อจำนวนประชากรในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1 จะส่งผลให้การทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 0.793827 ในทิศทางเดียวกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอัตราดอกเบี้ยกับการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยเท่ากับ 0.793827 หมายถึงถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆที่การทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยคงที่ เมื่ออัตราดอกเบี้ย เปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1 จะส่งผลให้การทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 0.793827 ในทิศทางตรงกันข้ามอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 85

จากรูปแบบสมการปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยและค่าทางสถิติต่างๆจะเห็นได้ว่ามีตัวแปรอิสระ 1 ตัวแปรได้แก่จำนวนประชากรในประเทศไทย นั้นไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นการศึกษาขั้นต่อไปจึงได้มีการตัดตัวแปรอิสระที่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ออกไปจากสมการ และทำการประมาณค่าใหม่ เพื่อวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่าง กำหนดการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทย กับตัวแปรอิสระที่มีค่านัยสำคัญทางสถิติ โดยมีสมการแสดงความสัมพันธ์ดังนี้

$$\ln(\text{Premium}_{\text{mise}}) = a_0 + a_1 \ln(\text{GDP}) - a_2 \ln(R_{LA})$$

ตาราง 6 ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อนของการความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทย กับ ผลผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง และ อัตราดอกเบี้ย

ตัวแปรอิสระ (Independent Variable)		t – statistic	p_value	F – test	p_value
ค่าคงที่(Constant)	$a_0 = -4.512671$	-2.455637	0.019****	86.53768	0.000 ****
GDP	$a_1 = 2.675866$	12.57588	0.000****		
R_{LA}	$a_2 = -1.087825$	-2.59641	0.014****		
R - squared	ร้อยละ 83.98				
Adjusted R - squared	ร้อยละ 83.01				
Durbin – Watson	=1.567582				
ตัวแปรตาม	$\text{Premium}_{\text{mise}}$				
N	= 36				

**** เท่ากับ ค่านัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ที่มา : จากการคำนวณ

จากผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อน ในตารางที่ 5 สามารถแสดง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันวินาศภัยในประเทศประเภทประกันภัยเบ็ดเตล็ด ดังนี้

$$\ln(\text{Premium}_{\text{mise}}) = -4.512671 + 2.675866 \ln(\text{GDP}) - 1.087825 \ln(R_{LA})$$

$$(-2.455637)**** \quad (12.57588)**** \quad (-2.596641)****$$

เมื่อพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญทางสถิติจากรูปแบบสมการทั้ง 2 แบบ พบว่าสมการแบบที่ 2 ที่มีการตัดตัวแปรอิสระที่ไม่มีนัยสำคัญออกเป็นรูปแบบสมการที่มีความเหมาะสมมากที่สุดเนื่องจากให้ค่าทางสถิติที่มีนัยสำคัญที่ดีกว่าโดยให้ผลดังนี้

Adjusted R - squared มีค่าเท่ากับ 0.839864 สามารถอธิบายได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทย เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทยที่แท้จริง อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 83.98 ส่วนอีกร้อยละ 17.02 เป็นการเปลี่ยนแปลงของการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยที่มาจากตัวแปรอื่นๆ

F - statistic มีค่าเท่ากับ 86.53768 สามารถอธิบายได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทย มีความสัมพันธ์กับ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทยที่แท้จริง อัตราดอกเบี้ย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

Durbin - Watson มีค่าเท่ากับ 1.567582 ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 จากตาราง Durbin - Watson มีตัวแปรอิสระ 2 ตัว จำนวนข้อมูลเท่ากับ 36 ได้ค่า D_L 1.153 และ D_U เท่ากับ 1.376 ได้ D เท่ากับ 1.567582 ซึ่งมีค่ามากกว่า D_U และน้อยกว่า $4 - D_U$ ($D_U < D < 4 - D_U$) สามารถอธิบายได้ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทยที่แท้จริง อัตราดอกเบี้ย มีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 จึงสรุปได้ว่าไม่เกิดปัญหา autocorrelation

t - statistic ผลการทดสอบ พบว่า การทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทยที่แท้จริงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และมีความสัมพันธ์กับ อัตราดอกเบี้ย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

จากสมการสามารถอธิบายความยืดหยุ่นของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทยที่แท้จริง อัตราดอกเบี้ย และการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยได้ดังนี้

ค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทยที่แท้จริง กับ การทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยเท่ากับ 2.675866 หมายถึงถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆที่การทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยคงที่ เมื่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทยที่แท้จริงเปลี่ยนแปลงไป ร้อยละ 1 จะส่งผลให้การทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 2.675866 ในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอัตราดอกเบี้ย กับ การทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยเท่ากับ 1.087825 หมายถึงถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆที่การทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยคงที่ เมื่ออัตราดอกเบี้ย เปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1 จะส่งผลให้การทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1.087825 ในทิศทางตรงกันข้ามอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

3.4 ประกันภัยประเภททางทะเลและขนส่ง

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทย กับ ผลผลิตมวลรวมในประเทศ มูลค่าการส่งออก มูลค่าการนำเข้า โดยมีรูปแบบสมการดังนี้

$$\ln(\text{Premium}_{\text{marine}}) = a_0 + a_1 \ln(\text{GDP}) + a_2 \ln(\text{EX}) + a_3 \ln(\text{IN})$$

โดยกำหนดให้

Premium_{marine} = จำนวนกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลและขนส่ง (หน่วย : ฉบับ)

GDP = ผลผลิตมวลรวมในประเทศที่แท้จริง (หน่วย : พันล้านบาท)

EX = มูลค่าการส่งออก (หน่วย : พันล้านบาท)

IN = มูลค่าการนำเข้า (หน่วย : พันล้านบาท)

ตาราง 7 ผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อนของการความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยทางทะเลและขนส่ง ในประเทศไทย กับ ผลผลิตมวลรวมในประเทศที่แท้จริง มูลค่าการส่งออก มูลค่าการนำเข้า

ตัวแปรอิสระ (Independent Variable)		t – statistic	p_value	F – test	p_value
ค่าคงที่(Constant)	$a_0 = 6.873847$	10.08743	0.000****	38.28557	0.000 ****
GDP	$a_1 = 0.354809$	2.529654	0.016***		
EX	$a_2 = 0.665336$	1.578042	0.1244**		
IN	$a_3 = 1.07285$	3.003131	0.005****		
R - squared	ร้อยละ 78.21				
Adjusted R - squared	ร้อยละ 76.16				
Durbin – Watson	=1.249143				
ตัวแปรตาม	Premium _{marine}				
N	= 36				
**** เท่ากับ ค่านัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99					
*** เท่ากับ ค่านัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95					
** เท่ากับ ค่านัยสำคัญที่มีระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90					

ที่มา : จากการคำนวณ

จากผลการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อน ในตารางที่ 6 สามารถแสดง การทำประกันวินาศภัยในประเทศประเภททางทะเลและขนส่ง ในประเทศไทย ดังนี้

$$\begin{aligned} \log (\text{Premium}_{\text{marine}}) = & 6.873847 + 0.354809 \log (\text{GDP}) + 0.665336 \log (\text{EX}) \\ & (10.08743)^{****} \quad (2.529654)^{***} \quad (1.578042)^{**} \\ & + 1.07285 (\text{IM}) \\ & (3.003131)^{****} \end{aligned}$$

จากตาราง 7 สามารถอธิบายได้ว่า

Adjusted R - squared มีค่าเท่ากับ 0.7616 สามารถอธิบายได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของการทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง มูลค่าการส่งออก มูลค่าการนำเข้า ร้อยละ 76.16 ส่วนอีกร้อยละ 23.84 เป็นการเปลี่ยนแปลงของการทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยที่มาจากตัวแปรอื่นๆ

F - statistic มีค่าเท่ากับ 38.28557 สามารถอธิบายได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของการทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง มูลค่าการส่งออก มูลค่าการนำเข้า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

Durbin - Watson มีค่าเท่ากับ 1.249143 ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 จากตาราง Durbin - Watson มีตัวแปรอิสระ 3 ตัว จำนวนข้อมูลเท่ากับ 36 ได้ค่า D_L เท่ากับ 1.098 และ D_U เท่ากับ 1.442 ได้ว่า D เท่ากับ 1.355079 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า D_U และมากกว่า D_L ($D_L < D < D_U$) ซึ่งอยู่ในช่วงที่ไม่สามารถสรุปผลได้ว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง มูลค่าการส่งออก มูลค่าการนำเข้า มีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทย เกิดปัญหา autocorrelation หรือไม่ ทางผู้วิจัยจึงได้ทำการทดสอบโดยวิธี Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test (Gujarati, D. Basic Econometrics. 2003) โดยพิจารณาจากค่า P- Value เท่ากับ 0.15714 ค่า P-Value $> \alpha$ ที่ระดับนัยสำคัญ 0.01 สรุปได้ว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศในประเทศไทย มูลค่าการส่งออก มูลค่าการนำเข้า มีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ได้ว่าไม่เกิดปัญหา autocorrelation

t - statistic ผลการทดสอบ พบว่า การทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 มีความสัมพันธ์กับมูลค่าการส่งออก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90 มีความสัมพันธ์กับมูลค่าการนำเข้า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ

จากสมการสามารถอธิบายความยืดหยุ่นของของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง มูลค่าการส่งออก มูลค่าการนำเข้า และการทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยได้ดังนี้

ค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงกับการทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยเท่ากับ 0.354809 หมายถึงถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆที่การทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยคงที่ เมื่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1 จะส่งผลให้การทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 0.354809 ในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าการส่งออกกับการทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยเท่ากับ 0.665336 หมายถึงถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆที่การทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยคงที่ เมื่อมูลค่าการส่งออกเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1 จะส่งผลให้การทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 0.665336 ในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90

ค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าการนำเข้ากับการทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยเท่ากับ 1.07285 หมายถึงถ้ากำหนดให้ปัจจัยอื่นๆที่การทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยคงที่ เมื่อมูลค่าการนำเข้าเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1 จะส่งผลให้การทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1.07285 ในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการศึกษาเรื่องของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย จากการวิเคราะห์และแปรผลข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย และความสัมพันธ์ของปัจจัยดังกล่าว สามารถสรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. สังเกตความมุ่งหมาย สมมติฐาน และวิธีการดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ตั้งความมุ่งหมายไว้ดังนี้
เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย

ความสำคัญของการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันวินาศภัยในประเทศไทย ว่าปัจจัยใดมีผลกระทบการทำประกันวินาศภัยมากน้อย เพื่อเป็นประโยชน์แก่ผู้ประกอบการประกันภัยในการควบคุมและวางแผนกำหนดนโยบาย หรือกลยุทธ์ทางการตลาดในการดำเนินงานกิจการประกันภัยของตน ให้เจริญเติบโตในทิศทางที่ถูกต้องและสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงในอนาคต

สมมติฐานในการวิจัย

- 1 . การเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน
- 2 . การเปลี่ยนแปลงยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน
- 3 . การเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน
- 4 .การเปลี่ยนแปลงปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน
5. การเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยในทิศทางตรงกันข้าม
- 6 .การเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน

7. การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรในประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประมงเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน

8. การเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการปริมาณการทำประมงเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยในทิศทางตรงกันข้าม

9. การเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประมงทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน

10. การเปลี่ยนแปลงมูลค่าการส่งออกมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประมงทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน

11. การเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้ามีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประมงทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน

ขอบเขตของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้จะทำการศึกษาเฉพาะปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประมงวินาศภัยในประเทศไทย โดยแบ่งเป็น 4 ประเภท การประมงร่อนยนต์ การประมงอวนลาก การประมงเบ็ดเตล็ด และการประมงทางทะเลและขนส่ง เป็นการศึกษาวิจัยย้อนไทม์ระหว่างปี 2543 – 2551

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการดำเนินการวิจัยดังนี้

ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย

ในการวิจัยปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประมงวินาศภัยในประเทศไทย ใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ภายในประเทศไทย ซึ่งมีการเก็บรวบรวมเป็นรายไตรมาส จากหน่วยงานต่างๆ ดังนี้

1. ข้อมูลปริมาณการทำประมงวินาศภัยในประเทศไทยทั้ง 4 ประเภท ประมงร่อนยนต์ ประมงอวนลาก ประมงเบ็ดเตล็ด และ ประมงทางทะเลและขนส่ง ที่ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากฐานข้อมูลของกองส่งเสริมการประมงและสารสนเทศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประมง

2. ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง ปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทย มูลค่าการส่งออก มูลค่าการนำเข้า ยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย จำนวนประชากรในประเทศไทย อัตราดอกเบี้ย ที่ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากฐานข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้ข้อมูลทุติยภูมิ(Secondary Data) ซึ่งมีขั้นตอนการสร้างตารางข้อมูล ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันวินาศภัยในประเทศไทยตั้งแต่ปี 2543-2551 เป็นรายไตรมาส ได้แก่ ผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง ปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทย มูลค่าการส่งออก มูลค่าการนำเข้า ยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย จำนวนประชากรในประเทศ อัตราดอกเบี้ย

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้ใช้สถิติต่างๆดังนี้

- 1.สถิติอ้างอิง ได้แก่ การวิเคราะห์ความแปรปรวน โดยใช้ F-test ,สถิติทดสอบสมมติฐานของสัมประสิทธิ์ความถดถอยใช้ t-test ,สัมประสิทธิ์การตัดสินใจ,การทดสอบ Autocorrelation โดยใช้ Durbin-Watson
2. การวิเคราะห์ด้วยสถิติอื่นได้แก่ การวิเคราะห์ความถดถอยเชิงซ้อน (Multiple Linear Regression) โดยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Square)

2. สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย สามารถสรุปผลโดยจำแนกประเภทของการทำประกันวินาศภัย ดังนี้

2.1 การประกันรถยนต์

ผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง มีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ99 ซึ่งผลการวิเคราะห์สอดคล้องกับสมมติฐานที่ 1

ยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทยความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ90 ซึ่งผลการวิเคราะห์สอดคล้องกับสมมติฐานที่ 2

2.2 การประกันอัคคีภัย

ผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง มีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ซึ่งผลการวิเคราะห์สอดคล้องกับสมมติฐานที่ 3

ปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทยความสัมพันธ์กับทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทย ในทิศทางเดียวกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

อัตราดอกเบี้ย มีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยในทิศทางตรงกันข้ามอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90 ซึ่งผลการวิเคราะห์สอดคล้องกับสมมติฐานที่ 5

2.3 การประกันภัยเบ็ดเตล็ด

ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง มีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ซึ่งผลการวิเคราะห์สอดคล้องกับสมมติฐานที่ 6

จำนวนประชากรในประเทศไทยความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยในทิศทางเดียวกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

อัตราดอกเบี้ย มีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยในทิศทางตรงกันข้ามอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ซึ่งผลการวิเคราะห์สอดคล้องกับสมมติฐานที่ 8

2.4 การประกันภัยประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทย

ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง มีความสัมพันธ์กับ การทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ซึ่งผลการวิเคราะห์สอดคล้องกับสมมติฐานที่ 9

มูลค่าการส่งออก ความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยในทิศทางตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90 ซึ่งผลการวิเคราะห์ไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่ 10

มูลค่าการนำเข้า ความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติด้วยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ซึ่งผลการวิเคราะห์สอดคล้องกับสมมติฐานที่ 11

3. อภิปรายผล

จากผลการวิเคราะห์สามารถนำมาอภิปรายผลแยกตามสมมติฐานได้ดังนี้

สมมติฐานที่ 1 : การเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน

ผลการศึกษารูปได้ดังนี้

การเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำการประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน สอดคล้องกับสมมติฐานที่ 1 และงานวิจัยของ วิภาวดี ลิ้มประสิทธิอิสระ (2547) ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อเบี้ยประกันภัยของธุรกิจประกันวินาศภัยการศึกษาพบว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ณ ราคาปัจจุบัน มีความสัมพันธ์กับจำนวนเบี้ยประกันภัยรถยนต์ของธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทยในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สมมติฐานที่ 2 : การเปลี่ยนแปลงยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำการประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน

ผลการศึกษารูปได้ดังนี้

การเปลี่ยนแปลงยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำการประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน สอดคล้องกับสมมติฐานที่ 2 และงานวิจัยของ จันทร์พิมล อุ้เชียร (2539) ศึกษาถึง การวิเคราะห์และปัจจัยการขยายตัวของธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทยโดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวน 21 ปี ตั้งแต่ปี 2518 – 2538 และทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรในแบบจำลองทางสถิติพบว่าปริมาณรถจดทะเบียนในประเทศ โดยมีทิศทางของการเปลี่ยนแปลงทิศทางเดียวกับเบี้ยประกันรับ

สมมติฐานที่ 3 : การเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำการประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน

ผลการศึกษารูปได้ดังนี้

การเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำการประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน สอดคล้องกับสมมติฐานที่ 3 และ สอดคล้องกับงานวิจัยของ สุวรรณา ตานะประทีปกุล (2538) ได้ศึกษาเรื่องทิศทางและการขยายตัวของธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย โดยศึกษาข้อมูลทุติยภูมิรายปี ระหว่างปี 2518 – 2537 ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีอิทธิพลต่อการขยายตัวของธุรกิจประกันชีวิตคือ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ซึ่งมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน

สมมติฐานที่ 4 : การเปลี่ยนแปลงปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำการประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยในทิศทางในทิศทางเดียวกัน

ผลการศึกษารูปได้ดังนี้

การเปลี่ยนแปลงปริมาณสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำการประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน สอดคล้องกับสมมติฐานที่ 4 แต่ไม่มีนัยสำคัญ

ทางสถิติ ซึ่งอาจเป็นไปได้ว่าการเปลี่ยนแปลงสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยมีผลต่อการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยน้อยมาก

สมมติฐานที่ 5 : การเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยในทิศทางตรงกันข้าม

ผลการศึกษารูปได้ดังนี้

การเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยอัคคีภัยในประเทศไทยในทิศทางตรงกันข้ามสอดคล้องกับสมมติฐานที่ 5 และงานวิจัยของประจักษ์ อุดมศิลป์ (2548) ได้ทำการศึกษาถึงผลกระทบของตัวแปรทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อธุรกิจประกันชีวิตไทยได้วิเคราะห์ถึงทิศทางและ ขนาดการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจประกันชีวิตของประเทศไทยอันเนื่องมาจากเศรษฐกิจมหภาคในช่วงระยะเวลา 10 ปี ระหว่างพ.ศ.2517 – 2526 สรุปได้ว่า อัตราดอกเบี้ย มีความสัมพันธ์กับเบี้ยประกันชีวิตในทิศทางที่สอดคล้องกับข้อสมมติที่ตั้งขึ้นทุกประการ อัตราดอกเบี้ยมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้าม

สอดคล้องทฤษฎีอัตราดอกเบี้ยของสำนักคลาสสิก ในทฤษฎีของสำนักคลาสสิก อัตราดอกเบี้ย คือ ราคาของเงินออมถูกกำหนดโดยอุปสงค์ต่อเงินลงทุนและอุปทานของเงินออม ผู้ประกอบการต้องการกู้เงินจากตลาดเงินเพื่อนำไปใช้ในการลงทุน เพราะฉะนั้นอัตราดอกเบี้ยยิ่งต่ำเท่าไร อุปสงค์ต่อการลงทุนก็จะเพิ่มมากขึ้นเพียงนั้น เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยเป็นต้นทุนที่หน่วยผลิตต้องจ่าย เมื่อต้นทุนของเงินทุนลดลง ผู้ลงทุนย่อมมีแรงจูงใจที่จะเพิ่มการลงทุนให้สูงขึ้น ทำให้ผู้ลงทุนมีการทำประกันภัยมากขึ้นตามมาด้วย (ประพันธ์ เสวตนันท์.2547: 201)

สมมติฐานที่ 6 : การเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน

ผลการศึกษารูปได้ดังนี้

การเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน สอดคล้องกับสมมติฐานที่ 6 และงานวิจัยของประภา รุมาคม (2547) ได้ศึกษาถึงปัจจัยกำหนดมูลค่าเบี้ยประกันภัยรับของธุรกิจประกันวินาศภัยโดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าเบี้ยประกันภัยรับโดยรวมของธุรกิจประกันวินาศภัย โดยศึกษาข้อมูลทศตวรรษปฏิมาปี ระหว่างปี 2522 – 2542สรุปจากการศึกษาได้ดังนี้ ผลผลิตมวลรวมในประเทศ (GDP) ซึ่งเป็นปัจจัยที่บ่งบอกถึงการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และรวมถึงการเจริญเติบโตของธุรกิจประกันวินาศ

สมมติฐานที่ 7 : การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรในประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประมงเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน

ผลการศึกษารูปได้ดังนี้

การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรในประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประมงเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยในทิศทางเดียวกันสอดคล้องกับสมมติฐานที่ 7 แต่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งอาจเป็นไปได้ว่าการเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรในประเทศไทยมีผลต่อการทำประมงเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยน้อยมาก

สมมติฐานที่ 8 : การเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการปริมาณการทำประมงเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยในทิศทางตรงกันข้าม

ผลการศึกษารูปได้ดังนี้

การเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการปริมาณการทำประมงเบ็ดเตล็ดในประเทศไทยในทิศทางตรงกันข้ามสอดคล้องกับสมมติฐานที่ 8 และงานวิจัยของ ประจักษ์ อุดมศิลป์ (2548) ได้ทำการศึกษาถึงผลกระทบของตัวแปรทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อธุรกิจประมงชีวิตไทยได้วิเคราะห์ถึงทิศทางและ ขนาดการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจประมงชีวิตของประเทศไทยอันเนื่องมาจาก เศรษฐกิจมหภาคในช่วงระยะเวลา 10 ปี ระหว่างพ.ศ.2517 – 2526 สรุปได้ว่า อัตราดอกเบี้ย มีความสัมพันธ์กับเบี้ยประกันชีวิตในทิศทางที่สอดคล้องกับข้อสมมติที่ตั้งขึ้นทุกประการ อัตราดอกเบี้ยมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้าม

สอดคล้องทฤษฎีอัตราดอกเบี้ยของสำนักคลาสสิก ในทฤษฎีของสำนักคลาสสิก อัตราดอกเบี้ย คือ ราคาของเงินออมถูกกำหนดโดยอุปสงค์ต่อเงินลงทุนและอุปทานของเงินออม ผู้ประกอบการต้องการกู้เงินจากตลาดเงินเพื่อนำไปใช้ในการลงทุน เพราะฉะนั้นอัตราดอกเบี้ยยิ่งต่ำเท่าไร อุปสงค์ต่อการลงทุนก็จะเพิ่มมากขึ้นเพียงนั้น เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยเป็นต้นทุนที่หน่วยผลิตต้องจ่าย เมื่อต้นทุนของเงินทุนลดลง ผู้ลงทุนย่อมมีแรงจูงใจที่จะเพิ่มการลงทุนให้สูงขึ้น ทำให้ผู้ลงทุนมีการทำประมงมากขึ้นตามมาด้วย (ประพันธ์ เสวตนันท์.2547:201)

สมมติฐานที่ 9 : การเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประมงทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน

ผลการศึกษารูปได้ดังนี้

การเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริงมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประมงทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน

สอดคล้องกับสมมติฐานที่ 9 และงานวิจัยวิภาวดี ลิ้มประสิทธิอิสระ (2547) ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อเบี้ยประกันภัยของธุรกิจประกันวินาศภัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อเบี้ยประกันภัยโดยศึกษาเฉพาะเบี้ยประกันภัยของธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทย โดยแยกศึกษาตาม

ประเภทของธุรกิจประกันวินาศภัยโดยศึกษาข้อมูลทุติยภูมิรายปี ระหว่างปี 2538 – 2547 ผลการศึกษาพบว่า ผลกระทบที่มวลรวมภายในประเทศ ณ ราคาปัจจุบัน มีความสัมพันธ์กับจำนวนเบี้ยประกันภัยทางทะเลและขนส่งของธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทย ในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สมมติฐานที่ 10 : การเปลี่ยนแปลงมูลค่าการส่งออกมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน

ผลการศึกษารูปได้ดังนี้

การเปลี่ยนแปลงมูลค่าการส่งออกมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน สอดคล้องกับสมมติฐานที่ 10 และงานวิจัยของสุวรรณ ตานะประทีปกุล (2538) ได้ศึกษาเรื่องทิศทางและการขยายตัวของธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย โดยศึกษาข้อมูลทุติยภูมิรายปี ระหว่างปี 2518 – 2537 ได้สรุปผลว่าปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออก มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงหรือขยายตัวของธุรกิจประกันวินาศภัยในทิศทางเดียวกัน

สมมติฐานที่ 11 : การเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้ามีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน

ผลการศึกษารูปได้ดังนี้

การเปลี่ยนแปลงมูลค่าการนำเข้ามีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน สอดคล้องกับสมมติฐานที่ 11 และงานวิจัยของสุวรรณ ตานะประทีปกุล (2538) ได้ศึกษาเรื่องทิศทางและการขยายตัวของธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย โดยศึกษาข้อมูลทุติยภูมิรายปี ระหว่างปี 2518 – 2537 ได้สรุปผลว่าปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออก มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงหรือขยายตัวของธุรกิจประกันวินาศภัยในทิศทางเดียวกัน

4. ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัย ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังนี้

4.1 จากผลการศึกษาพบว่า มีปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย มีตัวแปรในส่วนของการทำประกันอัคคีภัยและการทำประกันภัยเบ็ดเตล็ด ที่ไม่มีความสำคัญทางสถิติ คือ ปริมาณสินเชื่อก่อนเพื่อที่อยู่อาศัยในประเทศไทย ทั้งที่ในความเป็นจริงตัวแปรนี้น่าจะมีผลต่อการทำประกันอัคคีภัย โดยทางธุรกิจประกันภัยเอง ควรมีการวางแผนการตลาด การส่งเสริมการขายกับลูกค้าในกลุ่มที่มีการกู้ยืมสินเชื่อก่อนเพื่อที่อยู่อาศัยให้มีการสนใจในด้านการทำประกันภัย มากขึ้น และในส่วนส่วนตัว จำนวนประชากรในประเทศไทย ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคือ กองส่งเสริมการประกันภัยและสารสนเทศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ควรมีการส่งเสริมและให้ความรู้ความเข้าใจให้ประชากรเห็นถึงความสำคัญของการทำประกันภัย เนื่องจากประชากรส่วนใหญ่มองไม่เห็นถึงประโยชน์และความสำคัญของการทำประกันภัย

4.2 จากผลการศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย โดยแยกตามประเภทของการทำประกันในแต่ละประเภท พบว่าตัวแปรที่มีผลต่อการทำประกันภัยนอก นอกจาก ผลกระทบที่มวลรวมในประเทศที่แท้จริง แล้วที่มีผลต่อการทำประกันภัย ยังพบว่าปัจจัยยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย อัตราดอกเบี้ย การนำเข้า และการส่งออก ที่มีส่วนทำให้ผลการทำประกันภัยเพิ่มสูงขึ้น ทางธุรกิจประกันภัย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและภาครัฐ ควรให้ความสำคัญ กับตัวแปรที่มีผลต่อการทำประกันภัยมากขึ้น ทั้งนี้ตัวแปรเหล่านี้สามารถขยายการทำประกันภัยได้มากยิ่งขึ้นในอนาคต

5. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

5.1 ในการวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย ปัจจัยต่างๆที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ ไม่สามารถนำมาอธิบายการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย ได้ทั้งหมด อาจเป็นเพราะปัจจัยต่างๆ ที่นำมาระบุในแบบจำลองการศึกษานี้เป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบทางอ้อม หรืออาจเป็นเพราะยังมีปัจจัยตัวอื่นๆ ที่การศึกษารั้งนี้ไม่ได้ศึกษาอาจมีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยเช่นปัจจัยต่างๆสังคม นโยบายของรัฐบาล ดังนั้นในการศึกษารั้งต่อไปควรนำปัจจัยต่างๆ ทางด้านสังคม นโยบายของรัฐบาล มาศึกษาเพิ่มเติมด้วย ซึ่งจะช่วยให้สะท้อนถึงความต้องการจริงได้ดียิ่งขึ้น

5.2 ในการวิจัยครั้งนี้ได้ศึกษาถึงที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย ในช่วง ปี2543 – 2551 โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิแบบรายไตรมาสจำนวน36 ไตรมาส ในอนาคตหากมีการศึกษาเรื่องเดียวกันนี้ในครั้งต่อไป ควรมีการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นรายเดือน หรือรายไตรมาสเพิ่มเติม เพื่อให้เห็นการเปลี่ยนแปลงได้ชัดเจนพละมีความน่าเชื่อถือยิ่งขึ้น

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- จันทร์พิมล อุวิเชียร. (2539). *การวิเคราะห์โครงสร้างและปัจจัยการขยายตัวของประกันวินาศภัยในประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์ ศ.ม. กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- เฉลิมพงษ์ คงเจริญ. (2547). *การใช้โปรแกรม EVIEW*. (เอกสารประกอบการสอน). คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. อุดลำนนา.
- ประจักษ์ อุดมศิลป์. (2528). *ผลกระทบของตัวแปรเศรษฐกิจที่มีต่อธุรกิจประกันชีวิตไทย*. วารสารสำนักงานประกันภัย 10 (1): 43 – 46.
- ประพันธ์ เสวตนันท์. (2547). *เศรษฐศาสตร์มหภาค*. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- มาลินี เชนฐ์โชติศักดิ์. (2534). *ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันชีวิตในประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์ กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. ถ่ายเอกสาร.
- ไพฑูรย์ ไกรพรศักดิ์. (2546). *เศรษฐกิจเบื้องต้น*. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพฯ: คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- รัตนา สายคณิต. (2541). *หลักเศรษฐศาสตร์*. มหเศรษฐศาสตร์. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- นราทิพย์ ชุตินวงศ์. (2544). *ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์จุลภาค*. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ: คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วันรักษ์ มิ่งมณีนาคน. (2545). *หลักเศรษฐศาสตร์มหภาค*. พิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช.
- วเรศ อุปปาดิก. (2537). *เศรษฐศาสตร์การเงินและการธนาคาร*. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วิภาวดี ลิ้มประสิทธิ์อิสระ. (2547). *ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อบริษัทประกันภัยของธุรกิจประกันวินาศภัย*. สารนิพนธ์ กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยรามคำแหง. ถ่ายเอกสาร.
- วิรัช พานิชวงศ์. (2546). *การวิเคราะห์การถดถอย*. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- ศิริวรรณ วัลโคม. (2544). *การประกันภัยและการจัดการธุรกิจการประกันภัย*. กรุงเทพฯ: ส.ส.ท.

ศิริประภา รุมาคม.(2547). *ปัจจัยกำหนดมูลค่าเบี้ยประกันภัยรับของธุรกิจประกันวินาศภัย*. สารนิพนธ์

กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยรามคำแหง. ถ่ายเอกสาร.

เสรี ลีลาชัย .(2526). *ทฤษฎีเงินเฟ้อ* . กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งมหาวิทยาลัยรามคำแหง.

สมล มานัสฤดี. (2544). *หลักเศรษฐศาสตร์ 1*. พิมพ์ครั้งที่2 .กรุงเทพฯ: คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกริก.

สุวรรณา ตานะประทีปกุล. (2538). *เรื่องทิศทางและการขยายตัวของธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย*. ภาคนิพนธ์คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

สิทธิโชค ศรีเจริญ.(2528). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย*. กรุงเทพฯ: ประชุมทองการพิมพ์.

สมจิต วัฒนายากุล. (2524). *สถิติวิเคราะห์เบื้องต้น*. กรุงเทพฯ: ปรกาศปริทัศน์.

อัทธ์ พิศาลวานิช. (2549). *เศรษฐมิติ*. (เอกสารประกอบการสอน). กรุงเทพฯ: ม.ป.พ. อัดสำเนา.

Dorfman, Mark S. (1945). *Introduction to risk management and insurance*. 4th ed .

Englewood Cliffs, NJ Prentice-Hall 1991.

Gujarati,Damodor N. (1995). *Basic econometric*. 3rd ed. Singapore: McGraw-Hill.

Richaed T,Froyen .(1996). *Macroeconomics Theories & Policies*: Pearson Education Indochina.

<http://www.bot.or.th/THAI/STATISTICS/Pages/index1.aspx> (ธนาคารแห่งประเทศไทย).

สืบค้นเมื่อ 30 สิงหาคม 2552.

<http://www.oic.or.th/th/statistics/on-life-inner09.php> (สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย). สืบค้นเมื่อ 30 สิงหาคม 2522.

ภาคผนวก

ตาราง 7 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย
ประเภทรถยนต์

ปี	ไตรมาสที่	จำนวนกรมธรรม์ ประกันภัยรถยนต์1/ (ฉบับ)	ผลิตภัณฑ์มวลรวมใน ประเทศที่แท้จริง2/ (พันล้านบาท)	ยอดจำหน่ายยานยนต์ใน ประเทศไทย2/ (คัน)
2543	1	464,937	1,231.20	238,476
	2	456,092	1,190.98	233,944
	3	434,886	1,212.10	201,500
	4	512,118	1,289.40	224,247
2544	1	527,449	1,284.70	251,879
	2	535,158	1,257.20	263,857
	3	499,077	1,270.00	253,810
	4	525,917	1,321.20	274,034
2545	1	571,948	1,355.10	322,018
	2	576,198	1,325.10	321,560
	3	581,965	1,343.90	379,189
	4	614,842	1,426.30	448,955
2546	1	704,336	1,471.70	498,344
	2	661,633	1,424.50	483,001
	3	698,658	1,457.80	435,615
	4	762,260	1,563.20	476,739
2547	1	530,790	1,583.80	565,354
	2	1,111,318	1,569.00	549,902
	3	831,315	1,606.00	486,467
	4	910,504	1,730.80	572,864
2548	1	935,582	1,712.70	561,328
	2	917,125	1,690.80	545,947
	3	906,775	1,783.50	517,905

ตาราง 7 (ต่อ)

ปี	ไตรมาสที่	จำนวนกรรมกรรม ประกันภัยรถยนต์1/ (ฉบับ)	ผลิตภัณฑ์มวลรวมใน ประเทศที่แท้จริง2/ (พันล้านบาท)	ยอดจำหน่ายยานยนต์ใน ประเทศไทย2/ (คัน)
2548	4	959,474	1,900.60	613,585
2549	1	1067,432	1,934.70	556,998
	2	1,019,882	1,893.90	550,947
	3	964,953	1,942.60	552,368
	4	1,190,558	2,078.90	481,368
2550	1	1,179,866	2,096.50	430,568
	2	1,150,655	2,047.20	442,241
	3	1,147,039	2,093.70	412,065
	4	1,401,858	2,255.70	443,124
2551	1	1,419,561	2,297.10	461,317
	2	1,260,664	2,283.10	514,869
	3	1,045,786	2,321.40	508,189
	4	1,243,579	2,201.10	485,933

ที่มา : 1/ คือ กองส่งเสริมการประกันภัยและสารสนเทศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและ
ส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย 2/ คือ ธนาคารแห่งประเทศไทย

ตาราง 8 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย

ปี	ไตรมาสที่	จำนวนกรมธรรม์ ประกันอัคคีภัย1/ (ฉบับ)	ผลิตภัณฑ์มวลรวม ในประเทศที่แท้จริง 2/(พันล้านบาท)	จำนวนสินเชื่อ เพื่อที่อยู่อาศัย2/ (พันล้านบาท)	อัตราดอกเบี้ย 2/ (ร้อยละ)
2543	1	370,802	1,231.20	381.07	8.00
	2	613,188	1,190.98	374.77	8.00
	3	318,263	1,212.10	367.95	8.00
	4	302,467	1,289.40	360.89	7.50
2544	1	365,067	1,284.70	358.14	7.25
	2	493,894	1,257.20	351.47	7.25
	3	372,205	1,270.00	355.33	7.25
	4	334,999	1,321.20	355.62	7.25
2545	1	422,892	1,355.10	368.69	7.00
	2	516,026	1,325.10	380.72	7.00
	3	393,202	1,343.90	387.15	7.00
	4	355,809	1,426.30	400.56	6.50
2546	1	472,939	1,471.70	412.23	6.50
	2	607,936	1,424.50	427.91	6.75
	3	491,961	1,457.80	444.92	6.50
	4	369,190	1,563.20	472.47	5.75
2547	1	289,934	1,583.80	480.42	5.75
	2	733,903	1,569.00	503.12	5.75
	3	414,708	1,606.00	515.71	5.75
	4	357,897	1,730.80	544.46	5.75
2548	1	402,908	1,712.70	559.99	5.75
	2	574,098	1,690.80	572.33	5.75
	3	430,830	1,783.50	601.56	5.75

ตาราง 8 (ต่อ)

ปี	ไตรมาสที่	จำนวนกรรมธรรม์ ประกันอัคคีภัย1/ (ฉบับ)	ผลิตภัณฑ์มวล รวมในประเทศที่ แท้จริง2/ (พันล้านบาท)	จำนวนสินเชื่อเพื่อ ที่อยู่อาศัย (พันล้านบาท)	อัตราดอกเบี้ย 2/ (ร้อยละ)
2548	4	733,903	1,900.60	624.38	6.25
2549	1	417,768	1,934.70	612.56	7.25
	2	610,756	1,893.90	653.57	7.25
	3	421,225	1,942.60	675.70	7.50
	4	386,637	2,078.90	686.87	7.50
2550	1	414,421	2,096.50	700.39	7.50
	2	602,221	2,047.20	719.18	7.00
	3	406,220	2,093.70	738.95	6.85
	4	417,912	2,255.70	771.02	6.85
2551	1	387,705	2,297.10	776.69	6.85
	2	540,176	2,283.10	811.90	7.25
	3	553,536	2,321.40	843.36	7.25
	4	334,894	2,201.10	867.36	7.25

ที่มา : 1/ คือ กองส่งเสริมการประกันภัยและสารสนเทศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและ
ส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย 2/ คือ ธนาคารแห่งประเทศไทย

ตาราง 9 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย

ปี	ไตรมาสที่	จำนวนกรมธรรม์ ประกันเบ็ดเตล็ด1/ (ฉบับ)	ผลิตภัณฑ์มวลรวมใน ประเทศที่แท้จริง 2/ (พันล้านบาท)	จำนวน ประชากร 2/ (ล้านคน)	อัตราดอกเบี้ย2/ (ร้อยละ)
2543	1	325,045	1,231.20	62.19	8.00
	2	313,389	1,190.98	62.24	8.00
	3	113,776	1,212.10	62.48	8.00
	4	204,022	1,289.40	62.61	7.50
2544	1	323,056	1,284.70	62.74	7.25
	2	140,241	1,257.20	62.87	7.25
	3	165,558	1,270.00	63.00	7.25
	4	297,778	1,321.20	63.13	7.25
2545	1	253,455	1,355.10	63.26	7.00
	2	255,108	1,325.10	62.39	7.00
	3	541,668	1,343.90	63.53	7.00
	4	583,411	1,426.30	63.66	6.50
2546	1	523,179	1,471.70	63.79	6.50
	2	462,320	1,424.50	63.93	6.75
	3	487,443	1,457.80	64.06	6.50
	4	388,759	1,563.20	64.24	5.75
2547	1	490,581	1,583.80	64.76	5.75
	2	728,934	1,569.00	65.14	5.75
	3	684,426	1,606.00	65.20	5.75
	4	645,299	1,730.80	65.23	5.75
2548	1	793,731	1,712.70	65.27	5.75
	2	804,074	1,690.80	65.30	5.75
	3	857,155	1,783.50	64.30	5.75

ตาราง 9 (ต่อ)

ปี	ไตรมาสที่	จำนวนกรรมธรรม์ ประกันเบ็ดเตล็ด1/ (ฉบับ)	ผลิตภัณฑ์มวลรวมใน ประเทศที่แท้จริง2/ (พันล้านบาท)	จำนวน ประชากร 2/ (ล้านคน)	อัตราดอกเบี้ย 2/ (ร้อยละ)
2548	4	775,306	1,900.60	64.99	6.25
2549	1	766,712	1,934.70	65.10	7.25
	2	940,555	1,893.90	65.22	7.25
	3	779,764	1,942.60	65.34	7.50
	4	844,494	2,078.90	65.45	7.50
2550	1	939,637	2,096.50	65.57	7.50
	2	918,382	2,047.20	65.68	7.50
	3	1,123,117	2,093.70	65.58	7.00
	4	1,096,457	2,255.70	65.92	6.85
2551	1	1,329,667	2,297.10	66.02	6.85
	2	1,150,696	2,283.10	66.14	6.85
	3	1,433,314	2,321.40	66.51	7.25
	4	1,109,720	2,201.10	66.61	7.25

ที่มา : 1/ คือ กองส่งเสริมการประกันภัยและสารสนเทศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและ
ส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย 2/ คือ ธนาคารแห่งประเทศไทย

ตาราง 10 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันประกันวินาศภัยในประเทศไทย
ประเภทประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

ปี	ไตรมาสที่	จำนวนกรมธรรม์ ประกันทางทะเล และขนส่ง1/ (ฉบับ)	ผลิตภัณฑ์มวลรวมใน ประเทศที่แท้จริง2/ (พันล้านบาท)	การส่งออก2/ (พันล้านบาท)	การนำเข้า2/ (พันล้านบาท)
2543	1	126,600	1,231.20	627.78	526.07
	2	128,553	1,190.98	614.93	574.40
	3	127,050	1,212.10	737.43	661.96
	4	131,268	1,289.40	793.68	731.71
2544	1	118,265	1,284.70	705.08	710.87
	2	140,949	1,257.20	727.24	683.95
	3	132,614	1,270.00	748.03	710.39
	4	138,877	1,321.20	704.36	647.14
2545	1	132,600	1,355.10	673.05	643.15
	2	143,807	1,325.10	717.27	682.55
	3	147,803	1,343.90	751.63	720.68
	4	145,171	1,426.30	782.00	728.46
2546	1	151,820	1,471.70	803.51	750.45
	2	147,843	1,424.50	817.74	751.07
	3	199,962	1,457.80	832.44	797.72
	4	172,960	1,563.20	871.93	839.53
2547	1	104,306	1,583.80	874.06	861.81
	2	230,807	1,569.00	933.85	941.05
	3	178,196	1,606.00	1,011.42	1,003.14
	4	178,445	1,730.80	1,054.36	995.07
2548	1	158,713	1,712.70	971.53	1,089.55
	2	164,125	1,690.80	1,046.12	1,246.13
	3	166,733	1,783.50	1,243.76	1,221.17

ตาราง10 (ต่อ)

ปี	ไตรมาสที่	จำนวนกรรมธรรม์	ผลิตภัณฑ์มวลรวม	การส่งออก2/ (พันล้านบาท)	การนำเข้า2/ (พันล้านบาท)
		ประกันทางทะเล และขนส่ง1/ (ฉบับ)	ในประเทศที่แท้จริง 2/ (พันล้านบาท)		
2548	4	171,222	1,900.60	1,177.28	1,197.17
2549	1	162,348	1,934.70	1,167.46	1,197.08
	2	167,396	1,893.90	1,177.80	1,253.22
	3	170,525	1,942.60	1,321.12	1,272.63
	4	175,153	2,078.90	1,270.99	1,219.99
2550	1	166,518	2,096.50	1,230.48	1,118.37
	2	176,757	2,047.20	1,254.92	1,220.28
	3	182,856	2,093.70	1,321.67	1,236.12
	4	322,382	2,255.70	1,434.90	1,395.41
2551	1	186,666	2,297.10	1,398.59	1,424.31
	2	185,332	2,283.10	1,464.68	1,435.62
	3	194,990	2,321.40	1,664.82	1,696.59
	4	168,262	2,201.10	1,325.54	1,387.49

ที่มา : 1/ คือ กองส่งเสริมการประกันภัยและสารสนเทศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและ
ส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย 2/ คือ ธนาคารแห่งประเทศไทย

ตาราง 11 แสดงค่าสถิติ Durbin-Watson

ค่าของ d_L และ d_U ที่ระดับนัยสำคัญ 1% k คือ จำนวนตัวแปรอิสระ

n	k=1		k=2		k=3		k=4		k=5		k=6		k=7	
	dL	dU	dL	dU	dL	dU	dL	dU	dL	dU	dL	dU	dL	dU
6	0.610	1.400												
7	0.700	1.356	0.467	1.896										
8	0.763	1.332	0.559	1.777	0.368	2.287								
9	0.824	1.320	0.629	1.699	0.455	2.128	0.296	2.588						
10	0.879	1.320	0.697	1.641	0.525	2.016	0.376	2.414	0.243	2.822				
11	0.927	1.324	0.758	1.604	0.595	1.928	0.444	2.283	0.316	2.645	0.203	3.005		
12	0.971	1.331	0.812	1.579	0.658	1.864	0.512	2.177	0.379	2.506	0.268	2.832	0.171	3.149
13	1.010	1.340	0.861	1.562	0.715	1.816	0.574	2.094	0.445	2.390	0.328	2.692	0.230	2.985
14	1.045	1.350	0.905	1.551	0.767	1.779	0.632	2.030	0.505	2.296	0.389	2.572	0.286	2.848
15	1.077	1.361	0.946	1.543	0.814	1.750	0.685	1.977	0.562	2.220	0.447	2.472	0.343	2.727
16	1.106	1.371	0.982	1.539	0.857	1.728	0.734	1.935	0.615	2.157	0.502	2.388	0.398	2.624
17	1.133	1.381	1.015	1.536	0.897	1.710	0.779	1.900	0.664	2.104	0.554	2.318	0.451	2.537
18	1.158	1.391	1.046	1.535	0.933	1.696	0.820	1.872	0.710	2.060	0.603	2.257	0.502	2.461
19	1.180	1.401	1.074	1.536	0.967	1.685	0.859	1.848	0.752	2.023	0.649	2.206	0.549	2.396
20	1.201	1.411	1.100	1.537	0.998	1.676	0.894	1.828	0.792	1.991	0.692	2.162	0.595	2.339
21	1.221	1.420	1.125	1.538	1.026	1.669	0.927	1.812	0.829	1.964	0.732	2.124	0.637	2.290
22	1.239	1.429	1.147	1.541	1.053	1.664	0.958	1.797	0.863	1.940	0.769	2.090	0.677	2.246
23	1.257	1.437	1.168	1.543	1.078	1.660	0.986	1.785	0.895	1.920	0.804	2.061	0.715	2.208
24	1.273	1.446	1.188	1.546	1.101	1.656	1.013	1.775	0.925	1.902	0.837	2.035	0.751	2.174
25	1.288	1.454	1.206	1.550	1.123	1.654	1.038	1.767	0.953	1.886	0.868	2.012	0.784	2.144
26	1.302	1.461	1.224	1.553	1.143	1.652	1.062	1.759	0.979	1.873	0.897	1.992	0.816	2.117
27	1.316	1.469	1.240	1.556	1.162	1.651	1.084	1.753	1.004	1.861	0.925	1.974	0.845	2.093
28	1.328	1.476	1.255	1.560	1.181	1.650	1.104	1.747	1.028	1.850	0.951	1.958	0.874	2.071
29	1.341	1.483	1.270	1.563	1.198	1.650	1.124	1.743	1.050	1.841	0.975	1.944	0.900	2.052
30	1.352	1.489	1.284	1.567	1.214	1.650	1.143	1.739	1.071	1.833	0.998	1.931	0.926	2.034
31	1.363	1.496	1.297	1.570	1.229	1.650	1.160	1.735	1.090	1.825	1.020	1.920	0.950	2.018
32	1.373	1.502	1.309	1.574	1.244	1.650	1.177	1.732	1.109	1.819	1.041	1.909	0.972	2.004
33	1.383	1.508	1.321	1.577	1.258	1.651	1.193	1.730	1.127	1.813	1.061	1.900	0.994	1.991
34	1.393	1.514	1.333	1.580	1.271	1.652	1.208	1.728	1.144	1.808	1.080	1.891	1.015	1.979
35	1.402	1.519	1.343	1.584	1.283	1.652	1.222	1.726	1.160	1.803	1.097	1.884	1.034	1.967
36	1.411	1.525	1.354	1.587	1.295	1.654	1.236	1.724	1.175	1.799	1.114	1.877	1.053	1.957
37	1.419	1.530	1.364	1.590	1.307	1.655	1.249	1.723	1.190	1.795	1.131	1.870	1.071	1.948
38	1.427	1.535	1.373	1.594	1.318	1.656	1.261	1.722	1.204	1.792	1.146	1.864	1.088	1.939
39	1.435	1.540	1.382	1.597	1.328	1.658	1.273	1.722	1.218	1.789	1.161	1.859	1.104	1.932
40	1.442	1.544	1.391	1.600	1.338	1.659	1.285	1.721	1.230	1.786	1.175	1.854	1.120	1.924
45	1.475	1.566	1.430	1.615	1.383	1.666	1.336	1.720	1.287	1.776	1.238	1.835	1.189	1.895
50	1.503	1.585	1.462	1.628	1.421	1.674	1.378	1.721	1.335	1.771	1.291	1.822	1.246	1.875
55	1.528	1.601	1.490	1.641	1.452	1.681	1.414	1.724	1.374	1.768	1.334	1.814	1.294	1.861
60	1.549	1.616	1.514	1.652	1.480	1.689	1.444	1.727	1.408	1.767	1.372	1.808	1.335	1.850
65	1.567	1.629	1.536	1.662	1.503	1.696	1.471	1.731	1.438	1.767	1.404	1.805	1.370	1.843
70	1.583	1.641	1.554	1.672	1.525	1.703	1.494	1.735	1.464	1.768	1.433	1.802	1.401	1.837
75	1.598	1.652	1.571	1.680	1.543	1.709	1.515	1.739	1.487	1.770	1.458	1.801	1.428	1.834
80	1.611	1.662	1.586	1.688	1.560	1.715	1.534	1.743	1.507	1.772	1.480	1.801	1.453	1.831
85	1.624	1.671	1.600	1.696	1.575	1.721	1.550	1.747	1.525	1.774	1.500	1.801	1.474	1.829
90	1.635	1.679	1.612	1.703	1.589	1.726	1.566	1.751	1.542	1.776	1.518	1.801	1.494	1.827
95	1.645	1.687	1.623	1.709	1.602	1.732	1.579	1.755	1.557	1.778	1.535	1.802	1.512	1.827
100	1.654	1.694	1.634	1.715	1.613	1.736	1.592	1.758	1.571	1.780	1.550	1.803	1.528	1.826
150	1.720	1.746	1.706	1.760	1.693	1.774	1.679	1.788	1.665	1.802	1.651	1.817	1.637	1.832
200	1.758	1.778	1.748	1.789	1.738	1.799	1.728	1.810	1.718	1.820	1.707	1.831	1.697	1.841

ประวัติย่อผู้ทำสารนิพนธ์

ประวัติย่อผู้ทำสารนิพนธ์

ชื่อ ชื่อสกุล	นายจิรวิทย์ พรหมรัตน์
วันเดือนปีเกิด	1 กุมภาพันธ์ 2521
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	บ้านเลขที่ 593/3 หมู่ 4 หมู่บ้านเคหะนคร 2 ซอย 13 ถนนอ่อนนุช แขวงลาดกระบัง เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร
ตำแหน่งหน้าที่การทำงานปัจจุบัน	Senior Account Executive บริษัทประกันคุ้มภัย จำกัด (มหาชน)
สถานที่ทำงานปัจจุบัน	เลขที่ 26/5-6 ถนนชิดลม แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ. 2539	มัธยมศึกษาปีที่ 3 จาก โรงเรียนพรตพิทยพยัต
พ.ศ. 2541	ประกาศนียบัตรวิชาชีพ สาขาช่างกลโรงงาน จาก วิทยาลัยเทคนิคกาญจนาภิเษกมหานคร
พ.ศ. 2546	วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาเทคโนโลยีการจัดการ จาก สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง
พ.ศ. 2552	เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์การจัดการ จาก มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ