อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของประชาชน ในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา ณ พื้นที่เขตบางขุนเทียน

สารนิพนธ์

ของ

นางสาวลดาวัลย์ คุณมงคล

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ
กันยายน 2547

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

368.572
ล 118อ
ว.3

อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของประชาชน ในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา ณ พื้นที่เขตบางขุนเทียน

บทคัดย่อ

ของ

นางสาวลดาวัลย์ คุณมงคล

31 มี.ค. 2548

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ
กันยายน 2547

h258474

ลดาวัลย์ คุณมงคล.(2547). *อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของประชาชนในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา ณ พื้นที่เขตบางขุนเทียน.* สารนิพนธ์ ศ.ม.(เศรษฐศาสตร์การจัดการ). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ : รองศาสตราจารย์ ดร.พิศมัย จารุจิตติพันธ์.

การวิจัยครั้งนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อ

1. ศึกษาความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกัน การกำหนดความเสียหายส่วนแรก และความคุ้มครอง

2. ศึกษาอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม

3. ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและเสียภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ณ กรมการขนส่งทางบก เขตบางขุนเทียน จังหวัดกรุงเทพมหานคร ในช่วงก่อนเดือนมีนาคม 2543 จำนวนทั้งสิ้น 384 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน และ ค่าไคสแควร์

ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

ผู้เอาประกันภัยฯ ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 30-37 ปี มีสถานภาพสมรส จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ปัจจุบันมีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มีรายได้สุทธิต่อเดือน 13,001 - 18,000 บาท ก่อนและหลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ ส่วนใหญ่ได้ทำประกันภัยชั้น 1 และมีความรู้ความเข้าใจเป็นอย่างดีเกี่ยวกับสาระสำคัญของกรมธรรม์ฉบับใหม่

ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ มีการประเมินในระดับเห็นด้วยต่อสาระสำคัญของกรมธรรม์ฉบับใหม่ ทั้งในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครอง

จากการศึกษาเกี่ยวกับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและ

สังคม พบว่า ผู้เอาประกันภัยฯ ทุกคน มีความต้องการทำประกันภัยฯ คิดเป็นร้อยละ 100 โดยส่วนใหญ่ ต้องการทำประกันภัยฯ ชั้น 1 มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 93.8 มีความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 99.0 และมีความเต็มใจในการทำประกันภัยฯ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 99.7

ผู้เอาประกันภัยฯ ส่วนใหญ่ ร้อยละ 99.0 มีอุปสงค์ที่มีประสิทธิผล (Effective Demand) กล่าวคือ มีความต้องการในการทำประกันภัย มีความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัย และมีความเต็มใจในการทำประกันภัย

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม กับอุปสงค์ที่มีประสิทธิผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ พบว่า เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้สุทธิต่อเดือน พฤติกรรมการทำประกันภัยก่อนและหลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ การรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น และความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ในขณะที่ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครอง มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05

DEMAND OF BANGKOK CITIZENS FOR VOLUNTARY PRIVATE AUTOMOBILE INSURANCE UNDER THE POLICY : A CASE STUDY IN BANGKWUNTHEIN AREA.

AN ABSTRACT

BY

MISS LADAWAN KHOONMONGKOL

Presented in partial fulfillment of the requirements

for the Master of Economics degrees in Managerial Economics

at Srinakarinwirot University

September 2004

Ladawan Khoonmongkol. (2004). *Demand of Bangkok citizens for Voluntary Private Automobile Insurance under the policy : A Case Study in Bangkwunthein Area.* Master Project, M.Econ. (Managerial Economics). Bangkok : Gradute School, Srinakharinwirot University. Project Advisor : Assoc.Prof. Dr.Pisamai Jarujittipant.

The objective of research was to :

1. Study the opinion of the insurancers for the voluntary private automobile under the new policy classified by premium calculation , deductible fixing and protective items.

2. Study demand for the voluntary private automobile insurance under the new policy by the personal and sociao-economic factors.

3. Study the relationship between the personal factors and the sociao-economic factors and the demand for the voluntary private automobile insurance under the new policy.

The samples used for studying came from 384 private automobile owners who had paid the automobile taxes before March 2000 in Bangkwunthein area, Bangkok. The instruments for collecting data were questionnaires. The statistics for analyzing the data were percentage, arithmetic mean, standard deviation and Chi-square.

The results of the research revealed that :

The insurancer were mostly male , 30-37 years old , single and working in the officers careers. They earned 13,001 - 18,000 baht per month. Comphrehensive cover were done before and after the new policy and finally the new policy was known and understood.

The insurancers agreed with the constant concerning the premiums calculation , deductible fixing and protective items.

Concerning the demand for the voluntary private automobile insurance under the new policy by personal factors and sociao-economic factors , They were found that all Insurancers wanted to have the insurance policy , 93.8 percents of insurancers wanted to earn the comphrehensive cover , the 99 percents of them had the abilities to pay for

the insurances policy , the 99.7 percents of them were willing to pay for the insurances policy.

The 99 percents of the insurancers showed the effective demand , wanted to have the insurance policy , had the abilities to pay for the insurances policy and willingness to pay for the insurances policy.

Concerning the relationship between personal factors and sociao-economic factors and the effective demand for the voluntary private automobile insurance under the new policy, they were found that gender, age , the education level, careers, income, behavior of the insurance perform before and after the new policy , the information percept and the opinions toward premium calculation had shown statistically significant differences at 0.05 on non relation to demand for the voluntary private automobile insurance under the new policy. The opinions toward deductible fixing and protective items had shown statistically significant differences at 0.05 on relation to demand for the voluntary private automobile insurance under the new policy.

อาจารย์ที่ปรึกษา ประธานคณะกรรมการบริหารหลักสูตร และคณะกรรมการสอบได้พิจารณาสารนิพนธ์ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้

อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์

.....

(รองศาสตราจารย์ ดร.พิศมัย จารุจิตติพันธ์)

ประธานคณะกรรมการบริหารหลักสูตร

.....

(รองศาสตราจารย์ ดร.พิศมัย จารุจิตติพันธ์)

คณะกรรมการสอบ

..... ประธาน

(รองศาสตราจารย์ ดร.พิศมัย จารุจิตติพันธ์)

..... กรรมการ

(อาจารย์ประพาฬ เฟื่องฟูสกุล)

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ณัฐกา ตันสกุล)

อนุมัติให้รับสารนิพนธ์ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

..... คณบดีคณะสังคมศาสตร์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กิตติมา สังข์เกษม)

วันที่ 27 เดือน กันยายน พ.ศ. 2547

ประกาศคุณูปการ

สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดีเพราะความเมตตากรุณายิ่งจากท่าน รองศาสตราจารย์ ดร.พิศมัย จารุจิตติพันธ์ อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ณัฐกา ตันสกุล อาจารย์ไมตรี อภิพัฒนะมนตรี และอาจารย์ประพาฬ เฟื่องฟูสกุล ที่กรุณาร่วมเป็นกรรมการสอบ พร้อมทั้งให้คำปรึกษาแนะนำ และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ ทำให้สารนิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณทุกท่านเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

และผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ คุณทิวา วงศ์ทนาภา ที่กรุณาให้คำแนะนำ และตรวจแก้ไขเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยครั้งนี้

ผู้วิจัยขอขอบคุณ คุณรณยุทธ ตั้งรวมทรัพย์ คุณปราโมทย์ คงเดชา และคุณบุญมั่น สุขตลอดชีพ ที่กรุณาให้ความอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูลเป็นอย่างดี ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่สำนักผลิตภัณฑ์ประกันภัยรถยนต์ บริษัทธนชาติประกันภัย จำกัด ที่ช่วยค้นคว้าข้อมูลประกันภัยเป็นอย่างดี ขอขอบคุณครอบครัวของผู้วิจัยที่ให้กำลังใจในการทำสารนิพนธ์เป็นอย่างดีเสมอมา ขอบคุณเพื่อนนิสิตปริญญาโท สาขาเศรษฐศาสตร์การจัดการทุก ๆ ท่าน และขอขอบคุณทุกท่านที่มิได้กล่าวนามที่ได้มีส่วนช่วยให้การวิจัยครั้งนี้สำเร็จลงด้วยดี

ลดาวัลย์ คุณมงคล

สารบัญ

บทที่		หน้า
1	บทนำ	1
	ภูมิหลัง	1
	ความมุ่งหมายของการวิจัย	4
	ความสำคัญของการวิจัย	4
	ขอบเขตของการวิจัย	4
	นิยามศัพท์เฉพาะ	6
	กรอบแนวคิดของการวิจัย	9
	สมมติฐานของการวิจัย	10
2	เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	12
	ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์	12
	แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	26
	ทฤษฎีการบริหารความเสี่ยง	26
	ทฤษฎีการรับรู้	28
	ทฤษฎีการตัดสินใจ	29
	ทฤษฎีอุปสงค์	31
	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	32
3	วิธีดำเนินการวิจัย	36
	การกำหนดประชากรและการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง	36
	เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	37
	การเก็บรวบรวมข้อมูล	39
	การจัดกระทำข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล	39
	สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	40
4	ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	43

สารบัญ (ต่อ)

บทที่		หน้า
4	(ต่อ) การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง	43
	การวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง ที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ในด้านการคำนวณเบี้ยประกัน การกำหนดความเสียหายส่วนแรกและด้านความคุ้มครอง	47
	การวิเคราะห์อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม	51
	การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่	58
5	สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ	64
	ความมุ่งหมายของการวิจัย	64
	เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	65
	การวิเคราะห์ข้อมูล	65
	สรุปผลการวิจัย	66
	อภิปรายผล	69
	ข้อเสนอแนะ	77
บรรณานุกรม		81
ภาคผนวก		86
	ภาคผนวก ก. รายนามผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแบบสอบถาม	87
	ภาคผนวก ข. หนังสือขอความอนุเคราะห์ในการตอบแบบสอบถาม	89
	ภาคผนวก ค. แบบสอบถามเพื่อการวิจัย	93
ประวัติย่อผู้ทำสารนิพนธ์		101

บัญชีตาราง

ตาราง **หน้า**

1 แสดงอัตราเบี้ยประกัน และส่วนลดเบี้ยประกันภัยรถยนต์ ตามช่วงอายุของผู้ขับขี่..... 20

2 จำนวน ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และความเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล..... 44

3 จำนวน ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และความเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง โดยจำแนกตามปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม..... 46

4 จำนวน ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และความเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง โดยจำแนกตามความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่..... 48

5 การประเมินค่าเฉลี่ยของระดับความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง ในด้านการคำนวณเบี้ยประกัน ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครอง..... 51

6 จำนวน ค่าร้อยละ ของความต้องการในการทำประกันภัย ความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยและความเต็มใจในการทำประกันภัยของกลุ่มตัวอย่าง..... 52

7 จำนวน ค่าร้อยละ ของอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ของกลุ่มตัวอย่าง..... 53

8 จำนวน ค่าร้อยละ ของอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ของกลุ่มตัวอย่าง โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล..... 54

9 จำนวน ค่าร้อยละ ของอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ของกลุ่มตัวอย่าง โดยจำแนกตามปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม..... 56

10 จำนวน ค่าร้อยละ ค่าไคสแควร์ ของอุปสงค์ (Effective Demand) ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล..... 58

11 จำนวน ค่าร้อยละ ค่าไคสแควร์ ของอุปสงค์ (Effective Demand) ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ โดยจำแนกตามปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม..... 60

บัญชีภาพประกอบ

ภาพประกอบ **หน้า**

1 แสดงกรอบแนวคิดของการวิจัย..... 9

บทที่ 1
บทนำ

ภูมิหลัง

ในปัจจุบันรถยนต์ได้เข้ามามีบทบาทในการเดินทาง การขนส่งสินค้า และคนโดยสารเป็นอย่างมาก เนื่องจากรถยนต์เป็นพาหนะที่อำนวยความสะดวกและให้ประโยชน์แก่มนุษย์ ในขณะเดียวกันรถยนต์ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของมนุษย์เป็นอย่างมากเช่นกัน มนุษย์จึงได้พยายามที่จะหาทางป้องกันหรือลดอุบัติเหตุ อันเกิดจากการใช้รถยนต์ลงทุกวิถีทาง แต่อย่างไรก็ตามก็คงไม่สามารถที่จะป้องกันอุบัติเหตุไม่ให้เกิดขึ้นเลยคงเป็นไปไม่ได้ แต่มนุษย์มีวิธีการที่จะลด หรือ บรรเทาความเสียหาย อันเกิดจากการเสี่ยงภัยของรถยนต์ได้ด้วยวิธีที่ดีที่สุดในปัจจุบัน คือ การประกันภัย จึงถือได้ว่าการประกันภัยเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนของสังคมโดยรวม รวมถึงเป็นการผดุงฐานะทางเศรษฐกิจของสังคมให้มั่นคง อีกทั้งบรรดาบริษัทประกันวินาศภัยยังเป็นแหล่งระดมทุนที่มีประสิทธิภาพสูง เพราะจำนวนเบี้ยประกันที่ได้มาตามกฎหมาย มีข้อกำหนดให้นำฝากเป็นทุนสำรองเพื่อความมั่นคงของธุรกิจประกันวินาศภัย ทำให้รัฐมีโอกาสนำเงินทุนส่วนหนึ่งไปลงทุนเพื่อพัฒนาประเทศโดยไม่ต้องกู้เงินจากต่างประเทศ และมีการใช้จ่ายหมุนเวียนภายในประเทศนับว่าเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศอย่างมาก (สมภพ วงศ์วิชิต ,2545: 1)

การประกันวินาศภัยสามารถแยกออกเป็นประเภทต่าง ๆ ได้ทั้งหมด 4 ประเภท ได้แก่ การประกันอัคคีภัย การประกันภัยทางทะเล การประกันภัยเบ็ดเตล็ด และการประกันภัยรถยนต์ ในส่วนของการประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทย ได้แบ่งออกเป็น 2 ส่วนใหญ่ ๆ คือ การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ และการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ โดยการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ เป็นการประกันภัยความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ที่อาจเกิดขึ้นต่อตัวรถยนต์ หรือเกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอก รวมทั้งบุคคลที่โดยสารอยู่ในรถยนต์นั้น ส่วนการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เป็นพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ.2535 ที่ตราออกมาเพื่อให้รถยนต์ทุกคันทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ซึ่งคุ้มครองเฉพาะความบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของผู้ประสบภัยจากรถยนต์เท่านั้น จะไม่รวมถึงความเสียหายของทรัพย์สิน (บุศรา อึ้งภาภรณ์ , 2539 : 128-129)

เนื่องจากโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจเดิมนั้น เป็นโครงสร้างที่ใช้มานานตั้งแต่ปี พ.ศ.2523 โดยปัจจัยที่ใช้ในการคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยมีเพียง 3 ปัจจัยเท่านั้น คือ

ประเภทรถ ลักษณะการใช้รถ และขนาดรถยนต์ โดยไม่ได้นำเอาปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลต่อความเสี่ยงภัยมาร่วมพิจารณา ได้แก่ องค์ประกอบเกี่ยวกับผู้ขับขี่ และประสิทธิภาพของรถ ทำให้โครงสร้างการประกันภัยดังกล่าวไม่สะท้อนกับสภาพความเสี่ยงภัยที่แท้จริง การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยจะเป็นลักษณะเฉลี่ยเบี้ย ระหว่างกลุ่มรถที่มีพฤติกรรมความเสี่ยงสูงกับกลุ่มรถที่มีพฤติกรรมความเสี่ยงต่ำ ซึ่งไม่เป็นธรรมกับผู้เอาประกันภัยที่มีความเสี่ยงต่ำ แต่ต้องเสียเบี้ยประกันภัย ในอัตราที่เท่ากับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง อีกทั้งบริษัทประกันภัยยังปฏิเสธการรับประกันภัยรถยนต์คันที่มีความเสี่ยงสูง ทำให้เกิดปัญหาในการกำกับดูแลธุรกิจประกันภัย นอกจากนี้วิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ.2540 ได้ส่งผลกระทบต่อธุรกิจทั้งประเทศ รวมถึงธุรกิจประกันภัย เนื่องจากการใช้นโยบายค่าเงินบาทลอยตัว ทำให้ต้นทุนประกอบการ ทั้งค่าแรง และค่าอะไหล่ ซึ่งส่วนใหญ่นำเข้าจากต่างประเทศ เพิ่มสูงขึ้น จากสาเหตุดังกล่าว บริษัทประกันภัยจึงต้องพยายามลดต้นทุนที่เกิดขึ้น เพื่อสามารถประกอบกิจการต่อไปได้ จึงใช้วิธีผลักภาระให้แก่ผู้เอาประกันภัย ไม่ว่าจะเป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัย หรือเริ่มมีการใช้อะไหล่ที่ไม่มีคุณภาพมาใช้ จากเหตุการณ์ดังกล่าว ทำให้ผู้เอาประกันภัยไม่ได้รับความเป็นธรรม และภาพลักษณ์ของธุรกิจประกันภัยโดยรวมได้รับความเสียหาย โดยอาจเกิดผลกระทบในระยะยาวต่อธุรกิจประกันภัยในประเทศได้ ซึ่งจะทำให้ระบบการรับประกันภัยของประเทศไทยไม่พัฒนา อีกทั้งประชาชนไม่มีความเชื่อมั่นต่อระบบการประกันภัยในประเทศ

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น กรมการประกันภัยพิจารณาแล้วเห็นว่า มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจใหม่ โดยให้สอดคล้องกับสภาพความเสี่ยงภัยที่แท้จริง และตามสภาพเศรษฐกิจ และสังคมที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา เพื่อพัฒนาระบบการประกันภัยให้มีประสิทธิภาพ และเข้ากับหลักปฏิบัติสากล อีกทั้งสามารถตอบสนองความต้องการของประชาชน และแข่งขันกับคู่แข่งจากต่างประเทศ ในตลาดเสรีได้ ดังนั้น กรมการประกันภัยจึงประกาศให้มีการใช้กรมธรรม์ฉบับใหม่ขึ้น เพื่อเป็นการแก้ปัญหาดังกล่าวข้างต้น และให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2543 โดยสรุปสาระสำคัญของกรมธรรม์ฉบับใหม่ มีดังนี้ (กรมการประกันภัย , 2543)

ในการคำนวณเบี้ยประกันภัย จะพิจารณาเบี้ยตามความเสี่ยงภัยที่แท้จริงมากขึ้น โดยได้นำเอาปัจจัยที่เกี่ยวกับตัวบุคคล ประสิทธิภาพของรถ และลักษณะการใช้รถ เข้ามาเป็นตัวแปรในการคำนวณเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมจากปัจจัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ทำให้เบี้ยประกันภัยผันแปรไปตามสภาพปัจจัยข้างต้น ซึ่งหากผู้เอาประกันภัยอยู่ในกลุ่มที่มีปัจจัยความเสี่ยงภัยดี ผู้เอาประกันภัยก็จะเสียเบี้ยประกันภัยถูกลง แต่หากผู้เอาประกันภัยมีปัจจัยความเสี่ยงภัยสูง ก็จะเสียเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยปัจจัยที่นำมาใช้ทั้งหมดมี 8 ปัจจัย ได้แก่ ประเภทรถยนต์ ลักษณะการใช้รถ

ขนาดรถ อายุผู้ขับขี่ อายุรถ กลุ่มยี่ห้อรถ จำนวนเงินเอาประกันภัย และอุปกรณ์ต่อเติมพิเศษ มาใช้เป็นหลักในการคำนวณเบี้ยประกันภัย โดยให้ความเป็นธรรมกับผู้เอาประกันภัยที่มีความเสี่ยงที่ต่ำกว่า

ในส่วนของการกำหนดความเสียหายส่วนแรกนั้น ให้เป็นไปตามความสมัครใจของผู้เอาประกันภัย โดยที่ผู้เอาประกันภัยสามารถเลือกความคุ้มครองได้คือ ความคุ้มครองความเสียหายต่อตัวรถที่เอาประกันภัย และความคุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก โดยที่ผู้เอาประกันภัยจะได้รับส่วนลดเบี้ยประกันภัย ตามอัตราที่กำหนดไว้ ซึ่งความเสียหายส่วนแรกโดยสมัครใจนี้มีลักษณะเช่นเดียวกับกรมธรรม์เดิม แตกต่างกันเพียงความคุ้มครองที่อาจเลือกรับผิดชอบเองได้ แต่ถ้าในกรณีความเสียหายส่วนแรกเกิดจากการทำผิดสัญญา ผู้เอาประกันภัยจะต้องร่วมรับผิดชอบเป็นจำนวนเงินตามสัดส่วนที่กำหนดไว้เป็นกรณีไป

นอกจากนี้กรมธรรม์ฉบับใหม่ยังกำหนดให้มีการขยายความคุ้มครอง ในเรื่องของการชำระเบี้ยประกันภัย และได้ขยายวงเงินความคุ้มครองต่อชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารรถยนต์คันที่เอาประกันภัย รวมถึงความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

จากสาระสำคัญของกรมธรรม์ฉบับใหม่ดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจึงประสงค์ที่จะศึกษาว่าภายหลังจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจให้มีความชัดเจน และเหมาะสมมากขึ้นแล้ว ประชาชนจะมีความคิดเห็นต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่อย่างไร และอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่จะมีการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางใด ซึ่งนับเป็นส่วนหนึ่งในการประยุกต์ใช้ทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์การจัดการ เพื่อการตัดสินใจแก้ปัญหาเกี่ยวกับการจัดการทรัพย์สิน เพื่อความมั่นคง และปลอดภัยของชีวิตบุคคล ทั้งนี้ผลของการศึกษาจะเป็นประโยชน์ทั้งต่อผู้เอาประกันภัยรถยนต์ บริษัทประกันภัยรถยนต์ และกรมการประกันภัย โดยที่ผู้เอาประกันภัยสามารถนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ประกอบการตัดสินใจเลือกทำประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ ได้ดียิ่งขึ้น อีกทั้งบริษัทประกันภัยรถยนต์สามารถนำข้อมูลที่ได้ไปใช้วางแผนกำหนดนโยบาย หรือกลยุทธ์ทางการตลาด ให้เหมาะสมกับความต้องการของผู้เอาประกันภัย และกรมการประกันภัย สามารถนำข้อมูลที่ได้มาใช้เป็นแนวทางพิจารณาโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจให้มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ และสังคม ที่จะเปลี่ยนแปลงในอนาคต

ความมุ่งหมายของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ตั้งความมุ่งหมายไว้ดังนี้

1. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครอง

2. เพื่อศึกษาอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นังส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม

3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

ความสำคัญของการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อผู้เอาประกันภัยรถยนต์ในขณะตอบแบบสอบถาม และผลการวิจัยจะเป็นประโยชน์ต่อผู้เอาประกันภัยและประชาชนทั่วไป โดยสามารถนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ประกอบการตัดสินใจเลือกทำประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ ได้ดียิ่งขึ้น เป็นประโยชน์ต่อบริษัทประกันภัยรถยนต์ โดยสามารถนำข้อมูลที่ได้ไปใช้วางแผนกำหนดนโยบาย หรือกลยุทธ์ทางการตลาด ให้เหมาะสมกับความต้องการของผู้เอาประกันภัย และเป็นประโยชน์ต่อกรมการประกันภัย โดยสามารถนำข้อมูลที่ได้มาใช้เป็นแนวทางพิจารณาโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม ที่จะเปลี่ยนแปลงในอนาคต

ขอบเขตของการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และเสียภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ณ กรมการขนส่งทางบก เขตบางขุนเทียน จังหวัดกรุงเทพมหานคร ในช่วงก่อนเดือนมีนาคม 2543 ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้นมากกว่า 500,000 คน โดยศึกษาประชากรที่มาเสียภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในช่วงเดือนกรกฎาคม 2547 ถึงเดือนสิงหาคม 2547

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

การกำหนดกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ กำหนดกลุ่มตัวอย่างจากสูตร (ยุทธ ไกยวรรณ์ 2545:105 อ้างอิงจาก W.G.cochran:1953) เนื่องจากไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอนระหว่างทำการเก็บข้อมูล ผู้วิจัยจึงได้ทำการกำหนดขนาดตัวอย่างโดยใช้สูตร

$$n = \frac{P(1-P)Z^2}{d^2}$$

n = จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ

P = สัดส่วนของประชากรที่ต้องการสุ่ม (กำหนดให้ P = 0.5)

Z = ค่าระดับความเชื่อมั่น (กำหนดไว้ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ระดับความเชื่อมั่นที่ 95%) จะได้ค่า Z = 1.96

d = ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ (กำหนดให้ d = 5%)

แทนค่าตามสูตรได้ดังนี้

$$n = \frac{0.5(1-0.5)1.96^2}{(0.05)^2} = 384.16$$

การสุ่มกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้มีจำนวน 384 คน ซึ่งได้มาจากการใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) ในช่วงเดือนกรกฎาคม 2547 ถึงเดือนสิงหาคม 2547 ตั้งแต่เวลา 9.00 – 15.00 น.

ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

1 ตัวแปรอิสระ ประกอบด้วย

1.1 ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่

1.1.1 เพศ

1.1.2 อายุ

1.1.3 สถานภาพสมรส

1.1.4 ระดับการศึกษา

1.2 ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่

1.2.1 อาชีพ

1.2.2 รายได้สุทธิต่อเดือน

1.2.3 พฤติกรรมการทำประกันภัยในอดีต

1.2.4 การรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น

1.2.5 ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่

2. ตัวแปรตาม ได้แก่ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

นิยามศัพท์เฉพาะ

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นิยามศัพท์เฉพาะดังนี้

1. **อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่**

หมายถึง ความต้องการทำประกันภัยฯ ความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกัน และความเต็มใจในการทำประกันภัยฯ (Effective Demand) ของผู้เอาประกันภัยฯ ในการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายหลังจากได้มีการตอบแบบสอบถามแล้ว โดยแบ่งออกได้ 4 ระดับ ได้แก่ ไม่ต้องการทำประกันภัย ต้องการทำประกันภัยชั้น 1 ต้องการทำประกันภัยชั้น 2 และต้องการทำประกันภัยชั้น 3

2. **ระดับการศึกษา**

หมายถึง ระดับการศึกษาสูงสุดของผู้เอาประกันภัยฯ โดยแบ่งออกได้ 3 ระดับ ได้แก่ ต่ำกว่าระดับปริญญาตรี ระดับปริญญาตรี และสูงกว่าระดับปริญญาตรี

3. **อาชีพ**

หมายถึง อาชีพปัจจุบันของผู้เอาประกันภัยฯ โดยแบ่งออกเป็น อาชีพข้าราชการ หรือรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน เจ้าของกิจการ และรับจ้าง

4. **รายได้สุทธิต่อเดือน**

หมายถึง ค่าจ้าง หรือเงินเดือนต่อเดือนของผู้เอาประกันภัยฯ หลังจากหักค่าใช้จ่ายพันธะผูกพันต่าง ๆ ได้แก่ ภาษีเงินได้, เงินกองทุนประกันสังคม หรือเงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพแล้ว ทั้งนี้ไม่รวมถึงค่าทำงานล่วงเวลา และรายได้อื่น ๆ ที่มิใช่รายได้ประจำ

5. **พฤติกรรมการทำประกันภัยในอดีต**

หมายถึง พฤติกรรมในการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ของผู้เอาประกันภัย โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วงได้แก่ ช่วงก่อนการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์

ภาคสมัครใจ (ก่อนวันที่ 1 เมษายน 2543) และช่วงหลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ (ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2543 จนถึงวันที่ตอบแบบสอบถาม) ซึ่งแต่ละช่วงได้แบ่งออกเป็น 4 ระดับ ได้แก่ ไม่เคยทำประกันภัย เคยทำประกันชั้น 1 เคยทำประกันชั้น 2 และเคยทำประกันชั้น 3

6. การรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น

หมายถึง การทราบหรือไม่ทราบถึงสาระสำคัญของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ ก่อนที่จะตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจในช่วงหลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ (ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2543 จนถึงวันที่ตอบแบบสอบถาม) โดยแบ่งออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ทราบและมีความเข้าใจเป็นอย่างดี ทราบแต่ยังไม่เข้าใจนัก และไม่ทราบ

7. ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่

หมายถึง ความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจที่มีต่อสาระสำคัญของกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครอง ซึ่งแบ่งออกเป็น 5 ระดับ ได้แก่ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

8. กรมธรรม์ประกันภัย (Policy)

หมายถึง เอกสารที่แสดงข้อตกลงและเงื่อนไขต่าง ๆ ของสัญญาที่ทำกันระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย ในกรมธรรม์ประกันภัยจะประกอบด้วยรายการต่าง ๆ เช่น ชื่อผู้รับประกันภัย ชื่อผู้เอาประกันภัย จำนวนเงินเอาประกันภัย อายุของสัญญา ชื่อผู้รับประโยชน์ และเงื่อนไขต่าง ๆ เป็นต้น

9. กรมธรรม์ฉบับใหม่

หมายถึง กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2543 จนถึงปัจจุบัน

10. ผู้เอาประกันภัย (Insured)

หมายถึง คู่สัญญาฝ่ายซึ่งมีหน้าที่เปิดเผยข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญต่อการพิจารณาของผู้รับประกันภัยว่าจะพิจารณารับประกัน หรือไม่รับประกันภัยตลอดจนมีหน้าที่ต้องชำระเบี้ยประกันภัยตามจำนวนที่ได้ตกลงกันไว้ และเมื่อเกิดความเสียหาย ผู้เอาประกันภัยก็มีสิทธิในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริงได้

11. ผู้รับประกันภัย (Insurer)

หมายถึง คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งซึ่งมีหน้าที่พิจารณารับประกันภัย รับชำระเบี้ยประกันภัยตลอดจนชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับประโยชน์ เมื่อมีเหตุการณ์อย่างหนึ่งอย่างใดเกิดขึ้น

ตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญา ซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัยที่ได้อนุญาตโดยถูกต้องตามกฎหมาย

12. เบี้ยประกันภัย (Premium)

หมายถึง จำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องจ่ายให้กับผู้รับประกันภัยตามเงื่อนไขที่ตกลงกันไว้ในสัญญา ซึ่งการจ่ายเบี้ยประกันภัยอาจมีลักษณะของการแบ่งชำระเป็นรายงวด หรือรายปี แล้วแต่จะตกลงกันไว้ การแบ่งชำระค่าเบี้ยประกันภัยจะต้องระบุจำนวนเงินที่จะต้องชำระเงินในแต่ละงวดปรากฏอยู่ในกรมธรรม์ประกันภัย

13. ค่าสินไหมทดแทน (Claim)

หมายถึง จำนวนเงินที่ผู้รับประกันตกลงจะชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้เอาประกัน หรือผู้รับประโยชน์ ตามเงื่อนไขแห่งกรมธรรม์ประกันภัย

14. จำนวนเงินเอาประกันภัย

หมายถึง วงเงินหรือยอดเงินเป้าหมายที่ผู้เอาประกันตกลงกับผู้รับประกันตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย

15. รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Private Automobile)

หมายถึง รถที่มีลักษณะเป็นรถนั่ง หรือรถยนต์ที่จดทะเบียนเป็นรถส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน โดยรถส่วนบุคคลนี้มีไว้เพื่อใช้เป็นประโยชน์ส่วนตัว ไม่ใช่เพื่อการรับจ้าง

16. ความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายส่วนแรก (Deductible or Excess)

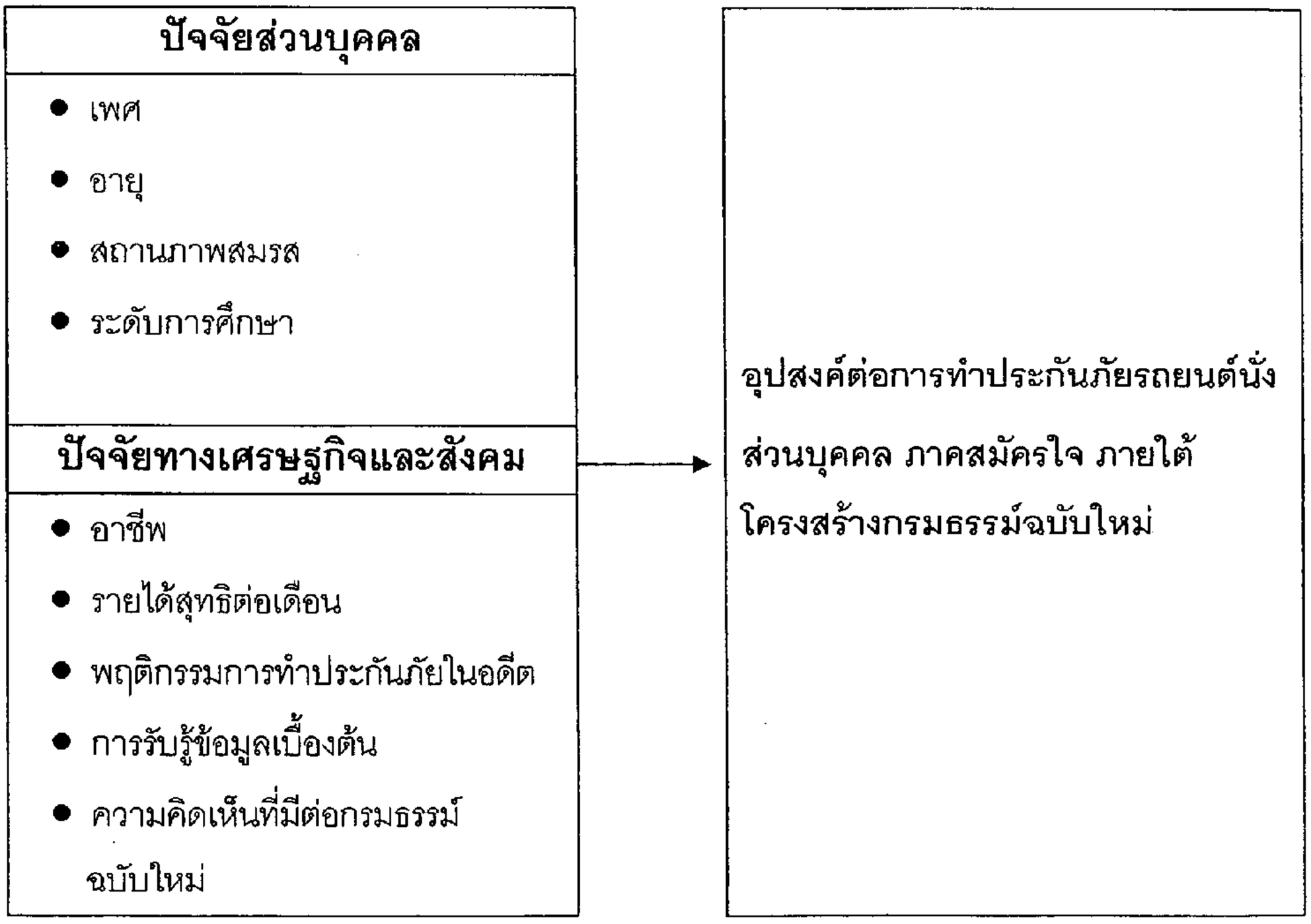
หมายถึง จำนวนเงินความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเอง สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง

17. อุบัติเหตุ (Accidental or Unforeseen)

หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นฉับพลันจากปัจจัยภายนอกร่างกายโดยมิใช่เจตนา หรือมุ่งหวังของผู้เอาประกันภัย ซึ่งเป็นความหมายที่ใช้กันอยู่ในประเทศไทย แต่ความหมายที่แท้จริงนั้นในบางประเทศอาจมีการเพิ่มเติมความหมายอีก 2 นัยคือ จะต้องปรากฏร่องรอยที่มองเห็นได้อย่างชัดเจน และมิใช่สาเหตุจากโรคภัยไข้เจ็บต่าง ๆ

กรอบแนวคิดของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ มุ่งศึกษาภายใต้กรอบแนวคิดเกี่ยวกับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ซึ่งในส่วนแรกเป็นการศึกษาความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกัน การกำหนดความเสียหายส่วนแรก และความคุ้มครอง ในส่วนที่สองเป็นการศึกษาอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม ในส่วนที่สามเป็นการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ดังนี้



ภาพประกอบ 1 : กรอบแนวคิดของการวิจัย

สมมติฐานของการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 : เพศ ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

สมมติฐานที่ 2 : อายุ ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

สมมติฐานที่ 3 : สถานภาพสมรส ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

สมมติฐานที่ 4 : ระดับการศึกษา ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

สมมติฐานที่ 5 : อาชีพ ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

สมมติฐานที่ 6 : รายได้สุทธิต่อเดือน ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

สมมติฐานที่ 7 : พฤติกรรมการทำประกันภัยในอดีต ช่วงก่อนการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

สมมติฐานที่ 8 : พฤติกรรมการทำประกันภัยในอดีต ช่วงหลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

สมมติฐานที่ 9 : การรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

สมมติฐานที่ 10 : ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกัน ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

สมมติฐานที่ 11 : ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

สมมติฐานที่ 12 : ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านความคุ้มครอง ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

บทที่ 2
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้ดำเนินการภายใต้ข้อมูลพื้นฐาน หลักการของแนวคิด และทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสรุปเป็นประเด็น และกรอบแนวความคิดของการวิจัย ดังนี้

1. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์
    1.1 ประวัติความเป็นมาของการประกันภัยรถยนต์
    1.2 ความหมาย และความคุ้มครองของการประกันภัยรถยนต์
    1.3 หลักและทฤษฎีของการประกันภัยรถยนต์
    1.4 สาระสำคัญของกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกัน ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครอง
2. แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
    2.1 ทฤษฎีการบริหารความเสี่ยง (Risk Management)
    2.2 ทฤษฎีการรับรู้ (Perception)
    2.3 ทฤษฎีการตัดสินใจ (Dicision Making)
    2.4 ทฤษฎีอุปสงค์ (Demand)
3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์

การประกันวินาศภัยในประเทศไทย แบ่งประเภทของการประกันภัยออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ การประกันอัคคีภัย การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง การประกันภัยรถยนต์ และการประกันภัยเบ็ดเตล็ด

ปัจจุบันประเทศไทยมีบริษัทที่ได้รับใบอนุญาติให้ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยทั้งสิ้น 78 บริษัท ประกอบด้วยบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทย จำนวน 73 บริษัท และเป็นสาขาบริษัทต่างประเทศจำนวน 5 บริษัท ในจำนวนบริษัทประกันภัยดังกล่าว บริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์มีจำนวน 68 บริษัท เป็นบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทย จำนวน 65 บริษัท และเป็นสาขาของบริษัทต่างประเทศ จำนวน 3 บริษัท(กรมการประกันภัย. 2543 จำนวนและประเภทของธุรกิจประกันวินาศภัย ปี 2543 (http://www.doi.go.th/statc/statcnl.htm)

1.1 ประวัติความเป็นมาของการประกันภัยรถยนต์

เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 1 เกิดขึ้น ความจำเป็นในการใช้รถยนต์มีมากขึ้นอย่างรวดเร็วทั้งในด้านการทหารและกิจการพลเรือน มีการผลิตรถยนต์จำนวนมากในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 และหลังสงครามโลกสิ้นสุดลง มีการสร้างถนนและขยายเส้นทางการขนส่งโดยรถยนต์ โดยทั่วไป อุบัติเหตุจากรถยนต์เกิดขึ้นอยู่เสมอและเพิ่มจำนวนมากขึ้น ผู้ได้รับความเสียหายบางรายเป็นบุคคลภายนอก ซึ่งไม่มีหลักประกันความคุ้มครองความบาดเจ็บเสียหายอันเกิดจากรถยนต์นั้นแต่อย่างใด รัฐบาลอังกฤษจึงมีแนวความคิดที่จะบังคับให้เอาประกันภัยรถยนต์ เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม โดยออกพระราชบัญญัติ Road Traffic ในปี ค.ศ.1930 (พ.ศ. 2473) ออกบังคับให้ผู้ใช้รถยนต์เอาประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สามในกรณีที่เขาได้รับความเสียหายถึงตาย และบาดเจ็บต่อร่างกาย อันเนื่องจากการใช้รถยนต์นั้น และมีการแก้ไขอีกครั้งในปี ค.ศ. 1933-1934 (พ.ศ.2476-2477) และค.ศ. 1972 (พ.ศ. 2515) เพื่อคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์กับบุคคลที่สามดียิ่งขึ้น เช่น มีบทบัญญัติที่เกียวกับการจ่ายเงินเพื่อการรักษาฉุกเฉินให้กับหมอและโรงพยาบาล การบังคับให้เอาประกันภัยรถยนต์เพื่อคุ้มครองความเสียหายกับบุคคลที่สามนี้ ยังได้รับการคุ้มครองไปถึงความเสียหายแก่ทรัพย์สินของบุคคลที่สาม และตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ.1974 (พ.ศ.2517) เป็นต้นมา กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่ออกในประเทศอังกฤษได้ขยายความคุ้มครอง ความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามภายใต้กฎหมายของประเทศที่เป็นสมาชิกกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจยุโรปด้วย (สิทธิโชค ศรีเจริญ. 2529 : 4)

พัฒนาการด้านประกันภัยรถยนต์ของประเทศไทย เริ่มทำการอย่างจริงจังประมาณปี พ.ศ. 2517-2522 กล่าวคือ สมาคมประกันวินาศภัยและกรมการประกันภัย ได้เห็นถึงความยุ่งยากและความสับสนของการทำประกันรถยนต์ที่เกิดแก่ผู้เอาประกันภัย ประกอบกับการประกันภัย จึงได้ดำริที่จะสร้างแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ รวมทั้งอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทุกบริษัทขึ้น ซึ่งกว่าแนวความคิดนี้จะบรรลุผลสำเร็จประมาณปลายปี พ.ศ. 2524 และนายทะเบียนประกันวินาศภัยจึงได้ประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2525 เป็นต้นมาตราจนถึงปัจจุบัน ถึงแม้จะมีการปรับปรุงแก้ไขกรมธรรม์รถยนต์ และอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ฉบับนี้อยู่บ้างเป็นลำดับ แต่ก็มิได้เป็นเหตุให้มีการเปลี่ยนแปลงความคุ้มครองไปจากเจตนารมณ์เดิมเท่าใดนัก

1.2 ความหมาย และความคุ้มครองของการประกันภัยรถยนต์

การประกันภัยรถยนต์ (Automobile Insurance) หมายถึง การประกันความสูญเสียหรือเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ ซึ่งได้แก่ ความเสียหาย บุบสลาย หรือสูญหายของตัวรถยนต์ และความสูญเสียหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอก รวมทั้งบุคคลที่โดยสารอยู่ในรถยนต์นั้นด้วย

โดยบริษัทหรือ "ผู้รับประกันภัย" จะออกหนังสือให้แก่ผู้เอาประกันภัยแต่ละรายเรียกว่า "กรมธรรม์ประกันภัย" หรือหลักฐานของสัญญาประกันภัย ซึ่งระบุว่า บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นตามเงื่อนไขที่ได้ระบุไว้ในกรมธรรม์นั้น ๆ ขณะเดียวกัน ผู้เอาประกันภัยแต่ละรายก็จะต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยให้แก่บริษัทประกันภัยตามอัตราความเสี่ยงภัยของตน

การรับประกันภัยรถยนต์ แบ่งออกเป็น การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ และการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

1. **การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ** หรือที่คนส่วนใหญ่เรียกว่า "ประกัน พ.ร.บ" เป็นการประกันภัยที่มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1.1 เพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถที่ได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิต เพราะเหตุประสบภัยจากรถ โดยได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันท่วงที กรณีบาดเจ็บ หรือช่วยเป็นค่าปลงศพกรณีเสียชีวิต

1.2 เป็นหลักประกันให้กับโรงพยาบาล/สถานพยาบาล ว่าจะได้ค่ารักษาพยาบาลในการับรักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถ

1.3 เป็นสวัสดิการสงเคราะห์ที่รัฐมอบให้แก่ประชาชนผู้ได้รับความเสียหายเพราะเหตุประสบภัยรถยนต์

1.4ส่งเสริมและสนับสนุนให้การประกันภัยเข้ามามีส่วนในการบรรเทาความเดือดร้อนแก่ผู้ประสบภัยและครอบครัว

ซึ่งกฎหมายบังคับให้รถทุกคัน ทุกประเภท ต้องทำประกันภัย ใครไม่ทำมีความผิดตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ต้องถูกปรับเป็นเงินไม่เกิน 10,000 บาท โดยรถที่กฎหมายบังคับ ได้แก่

1. รถทุกชนิดทุกประเภทตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร ที่เจ้าของมีไว้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ไม่ว่ารถดังกล่าวจะเดินด้วยกำลัง

เครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง รถยนต์โดยสาร รถบรรทุก หัวรถลากจูง รถพ่วง รถบดถนน รถอีแต๋น ฯลฯ

2. รถบางประเภทกรมการขนส่งทางบกไม่รับจดทะเบียน แต่หากเข้าข่ายว่ารถนั้นเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่นแล้วก็จัดเป็นรถที่ต้องทำประกันภัย พ.ร.บ

ผู้ที่มีหน้าที่ในการทำประกันภัย พ.ร.บ. ได้แก่เจ้าของรถผู้ครอบครองรถในฐานะผู้เช่าซื้อรถและผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทย

ผู้ที่ได้รับความคุ้มครองตาม พ.ร.บ. ได้แก่ ประชาชนทุกคนที่ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า หากได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถ ก็จะได้รับความคุ้มครอง พ.ร.บ. นี้

2. การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ เป็นการประกันภัยที่กฎหมายไม่ได้บังคับ การเลือกซื้อประกันภัยภาคสมัครใจนี้เป็นการตกลงกันระหว่างผู้ซื้อ (ผู้เอาประกันภัย) และผู้ขาย(บริษัทประกันภัย) โดยสามารถเลือกซื้อความคุ้มครองได้ตามต้องการ และตามกำลังเงินที่มีอยู่ โดยแบ่งความคุ้มครองให้เลือก 3 ประเภท คือ

2.1 การประกันภัยประเภทหนึ่งหรือความคุ้มครองรวม (Comprehensive Cover) เป็นการให้ความคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นดังนี้

2.1.1 ความเสียหายอันเกิดกับตัวรถยนต์คันที่เอาประกันภัย รวมทั้งอุปกรณ์ที่ติดตั้งประจำอันเนื่องจากสาเหตุต่าง ๆ เช่น การชน การคว่ำ ไฟไหม้ ระเบิด การโจรกรรม ภัยธรรมชาติต่าง ๆ การกระทำโดยเจตนาร้าย

2.1.2 ความรับผิดตามกฎหมายต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สิน การบาดเจ็บหรือสูญเสียชีวิตของบุคคลภายนอก อันเนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถยนต์คันที่เอาประกันภัย เช่น ความเสียหายที่เกิดขึ้นเมื่อรถคันที่เอาประกันภัยไปชนร้านค้า เสาไฟฟ้า หาบเร่ หรือคนเดินถนน

2.2 การประกันภัยประเภทสอง (Third Party & Other Perils Cover) เป็นการคุ้มครองความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นดังนี้

2.2.1 ความเสียหายเมื่อรถยนต์คันที่เอาประกันถูกไฟไหม้ หรือถูกขโมย

2.2.2 ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินของบุคคลภายนอกและ/หรือการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของบุคคลภายนอก อันเนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถยนต์คันที่เอาประกันภัย

2.3 การประกันภัยประเภทสาม (Third Party & Liability Cover)

เป็นการให้ความคุ้มครองความเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินของบุคคลภายนอก และ/หรือการบาดเจ็บ หรือการเสียชีวิตของบุคคลภายนอก สืบเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถยนต์คันที่เอาประกันภัยที่ต้องรับผิด

นอกจากนี้ ผู้เอาประกันภัยรถยนต์ อาจเลือกซื้อความคุ้มครองเพิ่มขึ้น หรือเปลี่ยนแปลงความคุ้มครองบางประการได้ โดยเสียเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นตามลักษณะของความคุ้มครองสภาวะความเสี่ยงภัย และจำกัดจำนวนเงินความรับผิดด้วย

1.3 หลัก และทฤษฎีของการประกันภัยรถยนต์

การประกันภัยรถยนต์นับว่าเป็นแขนงหนึ่งของการประกันวินาศภัย หลักและทฤษฎีการประกันภัยรถยนต์จึงเป็นไปในแบบเดียวกัน ซึ่งหลักดังกล่าวถือว่าสำคัญมาก คือ

1.3.1 ความซื่อตรงต่อกัน (Good Faith)

1.3.2 การมีส่วนได้เสียในการประกันภัย (Insurance interest)

1.3.3 การทดแทนความเสียหาย (Indemnity)

1.3.4 การสวมสิทธิ์ (Subrogation)

1.3.5 การชดใช้ความเสียหายร่วมกัน (Contribution)

1.3.1 ความซื่อตรงต่อกัน (Good Faith)

กรมธรรม์ประกันอุบัติเหตุทุกชนิด ขึ้นอยู่กับความซื่อตรงของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย คือ ผู้เอาประกันฝ่ายหนึ่ง และผู้รับประกันฝ่ายหนึ่ง ความซื่อตรงต่อกันนี้ถือว่าเป็นสิ่งสำคัญอย่างมาก ในการทำประกันภัยรถยนต์ ผู้ขอเอาประกันจะต้องแถลงข้อเท็จจริงในรายละเอียดของรถยนต์ของตนให้บริษัทรับประกันทราบอย่างตรงไปตรงมา และผู้รับประกันและผู้เอาประกันจะต้องเปิดเผยความจริงซึ่งจะมีผลต่อการประกันนั้นให้ผู้เอาประกันนั้นทราบเช่นกัน ถึงแม้ว่าการชำระเบี้ยประกันจะเป็นที่ถูกต้องเรียบร้อยแล้วก็ตาม ทั้งผู้รับประกันและผู้เอาประกันจะต้องเปิดเผยความจริงซึ่งจะมีผลต่อการประกัน หากฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดปิดบังอำพรางเพื่อผลประโยชน์ส่วนตนบางอย่าง จะมีผลทำให้กรมธรรม์นั้นขาดผลบังคับลงทันใด ในทางปฏิบัติผู้รับประกันจะต้องไม่รับประกันซึ่งจะไม่มีผลทางกฎหมาย ส่วนผู้เอาประกันต้องตอบคำถามของผู้รับประกันทุกข้อโดยความสุจริตใจ

1.3.2 การมีส่วนได้ส่วนเสียในการประกัน (Insurance interest)

หลักการเบื้องต้นของการประกันภัยมีอยู่ว่า ผู้เอาประกันจะต้องมีส่วนได้ส่วนเสียในวัตถุที่เอาประกันนั้น เช่น การมีส่วนได้ส่วนเสียในความปลอดภัย หรือการมีส่วนได้ส่วนเสียในการสูญเสียทรัพย์สินนั้น ๆ หมายความว่า ผู้เอาประกันจะได้รับความเสียหายในเมื่อทรัพย์สินที่เอาประกันนั้นได้รับความเสียหายหรือสูญเสียไป และผู้เอาประกันจะมีผลได้เมื่อวัตถุนั้นอยู่ในฐานะปลอดภัย ผู้ที่

ถือว่ามีส่วนได้ส่วนเสียในรถยนต์ที่เอาประกัน ได้แก่ เจ้าของรถที่แท้จริง ผู้ซื้อรถเงินผ่อน และบริษัทผู้ขายบังคับให้ทำ

ในกรณีที่ผู้เอาประกันเป็นผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่แท้จริงแล้ว กรมธรรม์ก็จะมีผลใช้บังคับ แต่ถ้าผู้เอาประกันไม่มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เอาประกัน จะไม่มีผลทำให้กรมธรรม์ประกันภัยมีผลบังคับขึ้นได้

1.3.3 การทดแทนความเสียหาย (Indemnity)

การประกันแทบทุกแบบ ยกเว้นการประกันชีวิต เป็นการประกันในรูปของการทดแทนความเสียหาย คือ ผู้เอาประกันได้รับความคุ้มครองที่จะได้รับการทดแทน เฉพาะในส่วนที่เสียหายไป ซึ่งผู้เอาประกันจะไม่ได้กำไรหรือขาดทุน และได้รับชดใช้ไม่เกินทุนประกัน

การทดแทนความเสียหาย คือ การชดใช้ค่าเสียหายในส่วนที่ได้รับการเสียหายจริง ๆ โดยการซ่อมแซม หรือเปลี่ยนให้ใหม่ เพื่อเป็นส่วนที่ได้รับความเสียหายนั้นอยู่ในสภาพคงเดิม ถ้าหากวัตถุที่ได้รับความเสียหายนั้นอยู่ในสภาพเก่ามาก บริษัทอาจจะช่วยทำให้ส่วนที่เสียหายนั้นกลับคืนสู่สภาพเดิมเท่าที่จะทำได้ หรือบริษัทอาจจัดซื้อวัตถุในสภาพใกล้เคียงกับวัตถุที่เสียไปนั้นให้แก่ผู้เอาประกันหรือบริษัทอาจจะชดใช้ค่าเสียหายให้เป็นเงินสดในราคาที่จะประเมินได้ในขณะนั้น สรุปหลักของการทดแทนความเสียหาย คือจ่ายจริงเท่าที่เสียหายจริง และต้องทำให้ผู้เอาประกันไม่มีกำไร ไม่ขาดทุน แต่ไม่เกินทุนประกัน

1.3.4 การสวมสิทธิ์ (Subrogation)

หลักการสวมสิทธิ์ เกิดขึ้นจากหลักการทดแทนความเสียหาย ซึ่งเป็นการป้องกันมิให้ผู้เอาประกันคิดหากำไร หรือขาดทุนจากการสูญเสียวัตถุที่เอาประกัน และผู้เอาประกันต้องชดใช้ไม่เกินทุนประกันด้วย

การเข้ารับช่วงสิทธิ์ คือ การใช้สิทธิของบุคคลที่ได้รับความเสียหายที่จะเรียกร้องให้บุคคลที่สร้างความเสียหาย ให้ทำการชำระเงินที่เป็นหนี้ตามกฎหมายแก่ผู้ได้รับความเสียหาย เพื่อประโยชน์ของผู้นั้นเอง

ถ้าบริษัทได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันแต่เพียงบางส่วน สิทธิ์ที่บริษัทได้รับช่วงไปย่อมไม่เกินกว่าจำนวนเงินที่จ่ายไปนั้น ฉะนั้นผู้เอาประกันยังคงมีสิทธิ์จะเรียกร้องให้ผู้ละเมิดได้ชำระส่วนที่ตนยังไม่ได้รับเท่ากับจำนวนความเสียหายที่แท้จริง ในการใช้สิทธิ์ของบริษัทที่ได้รับช่วงจากผู้เอาประกันย่อมต้องอาศัยความร่วมมือจากผู้เอาประกัน ดังนั้นจึงมีหลักอยู่ว่าผู้เอาประกันจะต้องให้ความร่วมมือ และดำเนินการที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บริษัท ในการใช้สิทธิ์ดังกล่าวมิฉะนั้นแล้วสัญญาจะตกเป็นโมฆะ เช่น รถยนต์ที่เอาประกันถูกรถของบุคคลภายนอกชน และได้รับความเสียหาย กระจกหน้ารถแตกไปทั้งสองแผ่น ในกรณีนี้บริษัทจะชดใช้ค่าเสียหายให้โดย

การซ่อมแซมซื้อกระจกให้ใหม่หมด แล้วบริษัทก็จะเข้าสวมสิทธิ์เรียกร้องค่าเสียหายเอาจากบุคคลผู้ทำความเสียหายให้อีกต่อหนึ่ง ในจำนวนเงินที่บริษัทรับประกันชดใช้ค่าเสียหาย เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คือ เมื่อมี Subrogation แล้วจะทำให้ผู้เอาประกันไม่มีกำไร ไม่ขาดทุน และได้รับทดแทนไม่เกินทุนประกัน

1.3.5 การชดใช้ค่าเสียหายร่วมกัน (Contribution)

เพื่อเป็นการป้องกันการหากำไรจากการเรียกร้องค่าเสียหาย จึงได้นำหลักการชดใช้ค่าเสียหายร่วมกันระบุในเงื่อนไขแห่งกรมธรรม์ ในกรณีที่ผู้เอาประกันมีกรมธรรม์ประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองในการเสี่ยงภัยประเภทเดียวกันอยู่หลายกรมธรรม์ ในกรณีเช่นนี้ บริษัทรับประกันภัยจะรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เอาประกัน ตามอัตราส่วนของการสูญเสียที่แท้จริงเท่านั้น ทั้งนี้อาจไม่กำหนดเงื่อนไขดังกล่าวไว้ในกรมธรรม์ที่มีอยู่ จะเป็นเหตุให้เอาประกันได้รับการทดแทนค่าเสียหายกว่าที่เป็นจริงหลาย ๆ เท่า ซึ่งจะเป็นการผิดหลัก Indemnity ดังได้กล่าวมาแล้ว

การชดใช้ค่าเสียหายร่วมกัน จะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อผู้เอาประกันบุคคลเดียวกัน ประกันทรัพย์สินประเภทเดียวกัน ในการสูญเสียซึ่งจะได้รับการทดแทนในระบบเดียวกันต่อบริษัทประกันภัยหลายบริษัท เพื่อเป็นการป้องกันที่ผู้เอาประกันจะเรียกร้องค่าเสียหายมากกว่าจำนวนความเสียหายจริง จึงให้บริษัทประกันภัยที่รับประกันในวัตถุเดียวกัน ช่วยกันเฉลี่ยการชดใช้ค่าเสียหายด้วยกันในอัตราส่วนของการสูญเสียหรือเสียหาย

1.4 สาระสำคัญของกรมธรรม์ฉบับใหม่

1.4.1 ด้านการคำนวณเบี้ยประกัน

ในการกำหนดเบี้ยประกันภัยนั้น จะยึดหลักว่า "ผู้ที่เสี่ยงภัยน้อย และขับขี่รถดี ก็ควรจะจ่ายเบี้ยประกันภัยถูกกว่า ผู้ที่มีความเสี่ยงภัยสูงกว่า" ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้เอาประกันภัย โดยได้นำปัจจัยตามหลักสากลที่ใช้กำหนด และคำนวณเบี้ยประกันภัยใหม่มาใช้ ได้แก่

1. ลักษณะการใช้รถยนต์ เป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย เช่น หากใช้รถยนต์ส่วนบุคคล จะเสียเบี้ยประกันต่ำกว่าใช้เพื่อการพาณิชย์ เนื่องจากใช้ส่วนบุคคลย่อมมีความเสี่ยงภัยน้อยกว่าใช้เพื่อการพาณิชย์

2. ขนาดรถยนต์ รถยนต์ที่มีขนาดเล็ก มีเครื่องยนต์ จำนวนที่นั่ง หรือน้ำหนักบรรทุกน้อยย่อมมีความเสี่ยงภัยน้อยกว่ารถยนต์ที่มีขนาดใหญ่ เบี้ยประกันภัยจึงต่ำกว่า

3. กลุ่มรถยนต์ รถแต่ละยี่ห้อมีราคาอะไหล่และค่าซ่อมแตกต่างกัน รถยี่ห้อที่มีราคาอะไหล่ และค่าซ่อมแพง ย่อมต้องเสียค่าเบี้ยประกันแพงกว่ารถที่มีราคาค่าอะไหล่ และค่าซ่อมถูก

จึงได้แบ่งกลุ่มรถยนต์ออกเป็น 5 กลุ่ม โดยรถยนต์ที่อยู่ในอันดับกลุ่มหลัง จะเสียค่าเบี้ยประกันต่ำกว่ากลุ่มที่อยู่อันดับแรก (http://www.natinsure.com/tips_carnew.html)

กลุ่มที่ 1 ASTON MARTIN , BENTLEY , CADILLAC , CHEVROLET , DAIMLER , FERRARI , MASERATI , MG PORSCHE , ROLLS-ROYCE , JAGUAR , NISSAN PRESIDENT INFINITTY , TOYOTA SUPRA , HONDA NSX CRV LEGEND ODYSSEY PRELUDE , HONDA CBU.

กลุ่มที่ 2 ALFA , ROMEO , AUDI , BMW , CHRYSLER , CITROEN , HOLDEN , ISUZU TROOPER , JEEP CHERKEE , LAND ROVER , LEXUS , MUSSO , MAZDA MX5 , MERCEDES-BENZ , PEUGEOT , ROVER , SAAB , VOLKSWAGEN , VOLVO , MITSUBISHI PAJERO , OPEL CALIBRA OMAGA VECTRA , TOYOTA CAMRY CELICA CROWN LAND CRUISER RAV4 , MAZDA CBU , TOYOTA CBU , NISSAN CBU , MITSUBISHI CBU.

กลุ่มที่ 3 FIAT , FORD , HYUNDAI , KIA , SEAT , DAIHATSU GRAN TERIOS , HONDA ACCORD CIVIC , ISUZU CAMEO RODEO VEGA VERTEX , MAZDA 121 626 ASTINA CRONOS LANTIS , MITSUBISHI GALANT , NISSAN 200SX CEFIRO PRIMERA 121 , OPEL ASTRA CORSA , PROTON SEGA , SUBARU INPREZA LEGACY , SUZUKI ESTEEM VITARA , TOYOTA CORONA STARLET , MAZDA CKD , HONDA CKD.

กลุ่มที่ 4 MAZDA 323 , MITSUBISHI CHAMP , TOYOTA COROLLA , TOYOTA CKD , NISSAN CKD , MITSUBISHI CKD.

กลุ่มที่ 5 HONDA CITY , DAIHATSU MIRA , MAZDA FAMILIA , NISSAN NV SUNNY , SUZUKI CARRIBIAN , TOYOTA SOLUNA

4. อายุรถยนต์ รถยนต์ใหม่จะเสียเบี้ยประกันในอัตราที่ต่ำกว่ารถยนต์เก่า

5. อายุผู้ขับขี่ อายุต่างกัน ความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุย่อมมีความแตกต่างกัน เช่น ผู้มีอายุในวัยหนุ่มสาวมีความคึกคะนอง และมีสถิติเกิดอุบัติเหตุสูงจึงเสียค่าเบี้ยประกันภัยสูงกว่าวัยกลางคน โดยกำหนดช่วงอายุเพื่อคิดเป็นส่วนลดดังตาราง 1

ตาราง 1 แสดงอัตราเบี้ยประกัน และส่วนลดเบี้ยประกันภัยรถยนต์ตามช่วงอายุของผู้ขับขี่

ผู้ขับขี่อายุ 18- 24 ปี	เบี้ยประกัน 95%	ลดเบี้ย 5 %
ผู้ขับขี่อายุ 25- 35 ปี	เบี้ยประกัน 90%	ลดเบี้ย 10 %
ผู้ขับขี่อายุ 36-50 ปี	เบี้ยประกัน 80%	ลดเบี้ย 20 %
ผู้ขับขี่อายุ 50 ปีขึ้นไป	เบี้ยประกัน 85%	ลดเบี้ย 15 %

ที่มา : กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ,2543

6. การระบุชื่อผู้ขับขี่ รถยนต์ที่ผู้เอาประกันภัยไม่ระบุชื่อผู้ขับขี่ จะเป็นใครก็ได้มาขับขี่รถยนต์คันที่เอาประกันภัย โดยได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัย ซึ่งถือเสมือนเป็นผู้เอาประกันภัยด้วย ความเสี่ยงภัยย่อมสูงกว่ารถยนต์ที่ผู้เอาประกันภัยระบุชื่อผู้ขับขี่เพียงคนเดียวหรือไม่เกิน 2 คน ดังนั้น การไม่ระบุชื่อผู้ขับขี่ จะต้องเสียเบี้ยประกันภัยที่สูงกว่าการระบุชื่อผู้ขับขี่

7. จำนวนเงินเอาประกันภัย ถ้าทำประกันภัยในจำนวนเงินเอาประกันสูง ย่อมเสียเบี้ยประกันภัยสูงกว่าจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ต่ำกว่า

8. อุปกรณ์เพิ่มพิเศษ เช่น อุปกรณ์ดัมพ์ อุปกรณ์ไฮดรอลิก ซึ่งทำให้ความเสี่ยงภัยในการใช้รถเพิ่มขึ้น จะต้องเสียเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติม

1.4.2 ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก

ตามคำจำกัดความในกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ให้ความหมายของคำว่า ความเสียหายส่วนแรกไว้ว่า หมายถึง จำนวนเงินค่าความเสียหายในแต่ละครั้งผู้เอาประกันภัยตกลงรับผิดชอบเองในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นจากอุบัติเหตุจากรถ โดยแบ่งความเสียหายส่วนแรกเป็น 3 กรณี ดังนี้

1. ความเสียหายส่วนแรกกรณีกำหนดไว้ตามกรมธรรม์ประกันภัย

ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้งเป็นจำนวน 2,000 บาทแรกของความเสียหายอันเกิดจากการชน ในกรณีไม่สามารถแจ้งคู่กรณีอีกฝ่ายให้บริษัททราบได้

2. ความเสียหายส่วนแรกโดยสมัครใจ (Voluntary Deductible)

เป็นค่าเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยอาจเลือกรับผิดชอบความเสียหายส่วนแรกเอง ซึ่งสามารถเลือกรับผิดชอบเองได้ 2 ประเภท คือ คุ้มครองความเสียหายต่อตัวรถยนต์คันที่เอา

ประกันภัย และคุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก โดยบริษัทประกันภัยจะลดเบี้ยประกันภัยให้เป็นจำนวนเงินตามเงื่อนไขในสัญญาดังนี้

2.1 ความเสียหายต่อตัวรถยนต์ที่มิใช่รถจักรยานยนต์

2.1.1 5,000 บาทแรก ลดเบี้ย 100% ของจำนวนเงินความเสียหายส่วนแรก

2.1.2 ส่วนที่เกินจาก 5,000 บาทแรก ลดเบี้ย 10% ของจำนวนเงินความเสียหายส่วนแรก

2.2 ความเสียหายต่อตัวรถยนต์ของรถจักรยานยนต์

2.2.1 1,000 บาทแรก ลดเบี้ย 100% ของจำนวนเงินความเสียหายส่วนแรก

2.2.2 ส่วนที่เกินจาก 1,000 บาทแรก ลดเบี้ย 20% ของจำนวนเงินความเสียหายส่วนแรก

2.3 ความเสียหายต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอกของรถทุกประเภท

2.3.1 5,000 บาทแรก ลดเบี้ย 10% ของจำนวนเงินความเสียหายส่วนแรก

2.3.2 ส่วนที่เกินจาก 5,000 บาทแรก ลดเบี้ย 1% ของจำนวนเงินความเสียหายส่วนแรก

ความเสียหายส่วนแรกโดยสมัครใจนี้ มีลักษณะเช่นเดียวกับกรมธรรม์เดิม แตกต่างกันเพียงความคุ้มครองที่อาจเลือกรับผิดชอบเองได้

3. ความเสียหายส่วนแรกกรณีผิดสัญญา แบ่งออกเป็น 2 กรณีคือ

3.1 กรณีกรมธรรม์แบบระบุชื่อผู้ขับขี่ แต่ผู้ขับขี่ขณะเกิดเหตุไม่ใช่ผู้มีชื่อในกรมธรรม์ ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายเอง ดังนี้

3.1.1 6,000 บาทแรก สำหรับความเสียหายต่อตัวรถยนต์คันเอาประกันภัย

3.1.2 2,000 บาทแรก สำหรับความเสียหายต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก

3.2 กรณีใช้รถผิดประเภท เช่น นำรถส่วนบุคคลไปใช้รับจ้างผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายเอง ดังนี้

3.2.1 2,000 บาทแรกต่อความความเสียหายต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก

3.2.2 ความเสียหายต่อตัวรถยนต์คันที่เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเองทั้งหมดเช่นเดียวกับกรมธรรม์เดิม

1.4.3 ด้านความคุ้มครอง

กรมธรรม์ฉบับใหม่ได้แบ่งความคุ้มครองออกเป็น 2 กรณีคือ ความคุ้มครองตามกรมธรรม์และความคุ้มครองตามเอกสารแนบท้าย ซึ่งในกรณีความคุ้มครองตามกรมธรรม์นั้นได้มีการขยายประเภทความคุ้มครองเป็น 4 ประเภท ได้แก่

1. ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก
   ก. ขยายความคุ้มครองรวมถึงผู้โดยสารในรถยนต์คันที่เอาประกันภัย ซึ่งเดิมไม่คุ้มครอง เว้นแต่ได้มีการซื้อความคุ้มครองเพิ่มไว้
   ข. เพิ่มจำนวนเงินคุ้มครองใหม่เป็นชดใช้ส่วนเกิน พ.ร.บ.อีก 100,000 บาทต่อคน และ 10 ล้านบาทต่อครั้ง (ซึ่งเดิมคุ้มครองส่วนเกิน พ.ร.บ ถึง 100,000 บาทต่อคน และ 5 ล้านบาทต่อครั้ง)
2. ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สิน ของบุคคลภายนอก
   เพิ่มจำนวนเงินคุ้มครองใหม่เป็นชดใช้ค่าเสียหายไม่เกิน 200,000 บาทต่อครั้ง (ซึ่งเดิม 100,000 บาทต่อครั้ง)
3. ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อความเสียหายของรถยนต์
4. ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อความสูญหาย และไฟไหม้ของรถยนต์
   ก. คุ้มครองการสูญหายทั้งคัน หรือสูญหายเฉพาะอุปกรณ์ โดยบุคคลอื่นรวมถึงโดยลูกจ้างด้วย
   ข. ขยายความคุ้มครองความเสียหายกรณีไฟไหม้รถยนต์ ให้คุ้มครองรวมถึงสาเหตุโดยตรง และโดยอ้อมของไฟไหม้รถทุกกรณี
   ค. เพิ่มจำนวนเงินคุ้มครองตามข้อ 3 และ ข้อ 4 เป็น 50,000 บาท (จากเดิม 10,000 บาท)

ส่วนความคุ้มครองตามเอกสารแนบท้ายนั้น ผู้เอาประกันภัยสามารถซื้อความคุ้มครองเพิ่มเติมได้ 3 ประเภท ได้แก่

1. การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล สำหรับผู้ขับขี่ และผู้โดยสารในรถ
2. การประกันภัยค่ารักษาพยาบาล สำหรับผู้ขับขี่ และผู้โดยสารในรถ
3. การประกันตัวผู้ขับขี่ ในคดีอาญา

ประโยชน์ที่ผู้เอาประกันภัยได้รับจากการปรับปรุงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์

1. เพิ่มทางเลือกให้กับผู้เอาประกันภัย ในการเพิ่มกรมธรรม์แบบระบุชื่อผู้ขับขี่เข้ามา ทำให้เบี้ยประกันภัยลดลง 5 - 20%
2. ผู้เอาประกันภัยที่ขับรถดี จะได้รับส่วนลดเบี้ยประกันภัยเพิ่มมากขึ้น
3. ผู้เอาประกันภัยจะจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยที่เป็นธรรมมากขึ้น กล่าวคือ ผู้ที่ขับรถดีมีความเสี่ยงภัยต่ำ มีความระมัดระวัง จะจ่ายเบี้ยประกันภัยในอัตราที่ต่ำกว่าผู้ที่มีความเสี่ยงภัยสูงกว่า
4. ปรับเพิ่มความคุ้มครองพื้นฐานให้สูงขึ้น เพื่อลดภาระของผู้เอาประกันภัยในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ
5. ผู้เอาประกันภัยสามารถทราบสิทธิประโยชน์จากการทำประกันภัยมากขึ้นเนื่องจากกรมธรรม์ฉบับใหม่ ชัดเจน และง่ายต่อการเข้าใจ

สิ่งที่ผู้เอาประกันภัยควรทราบ

หลายครั้งที่ข้อโต้แย้งระหว่างบริษัทประกันภัยและผู้เอาประกันภัยมีสาเหตุมาจากการที่ผู้เอาประกันภัยไม่เข้าใจในหลักกฎหมาย เงื่อนไข และข้อยกเว้นของการทำประกันรถยนต์ ซึ่งปัญหาดังกล่าวสามารถป้องกันมิให้เกิดขึ้นหรือให้เกิดลดน้อยลงได้ หากผู้เอาประกันภัยได้อ่านและศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย ขอบเขตความคุ้มครอง เงื่อนไขและข้อยกเว้นต่าง ๆ ในกรมธรรม์ประกันภัยให้เข้าใจถ่องแท้ ผู้วิจัยจึงขอยกเรื่องสิทธิและหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย เงื่อนไข และข้อยกเว้น ในกรมธรรม์ภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ที่คิดว่าสำคัญและน่าจะเป็นประโยชน์แก่ผู้เอาประกันภัยให้ทราบ ดังนี้

1. การหยุดใช้รถ ผู้เอาประกันภัยอาจแจ้งการหยุดใช้รถยนต์เพื่อขอรับเบี้ยประกันภัยคืนจากบริษัทผู้รับประกันภัยได้โดยต้องแจ้งล่วงหน้าเพื่อขอหยุดการใช้รถยนต์ การคืนเบี้ยประกันภัยให้เฉลี่ยเป็นรายวัน แต่มีข้อแม้ห้ามคืนเบี้ยประกันภัยในการหยุดใช้รถ ในระหว่างการซ่อมแซมหรือ หยุดการใช้รถยนต์น้อยกว่า 30 วัน

2. การโอนรถยนต์ เมื่อผู้เอาประกันภัยรถยนต์โอนรถยนต์ให้บุคคลอื่น ให้ถือว่าผู้รับโอนเป็นผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ และบริษัทผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยต่อไปตลอดอายุกรมธรรม์ประกันภัยที่ยังเหลืออยู่

ในกรณีเป็นการทำประกันภัยประเภทระบุชื่อผู้ขับขี่ ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงผู้ขับขี่ให้บริษัทประกันภัยทราบ เพื่อจะได้ทำการปรับปรุงอัตราเบี้ยประกันภัยตาม

สภาพความเสี่ยงภัยที่เปลี่ยนแปลง มิฉะนั้นผู้เอาประกันภัยอาจจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายส่วนแรกเอง ตามเงื่อนไขความคุ้มครองที่ปรากฏในกรมธรรม์

3. รถยนต์เช่าซื้อ การประกันภัยรถยนต์เช่าซื้อ ให้บริษัทผู้รับประกันภัยจักทำกรมธรรม์ให้ผู้เช่าซื้อเป็นผู้เอาประกันภัยแต่ผู้เดียวเท่านั้น การยกผลประโยชน์ตามส่วนได้เสียให้ผู้เช่าซื้อให้บริษัทใช้เอกสารแนบท้าย

4. การเพิ่ม - ลดเบี้ยประวัติ

4.1 กรณีประวัติดี (หมายถึงผู้ที่ขับขี่รถดี และไม่เกิดอุบัติเหตุ) ได้มีการขยายส่วนลดเบี้ยประกันภัยไว้ 4 ขั้น ขั้นละปีตามลำดับ คือ 20%30%40% และ 50% หากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในระหว่างปีใดปีหนึ่ง ยังคงได้รับส่วนลดเบี้ยประวัติในการต่ออายุกรมธรรม์ ในกรณีดังนี้

4.1.1 ผู้เอาประกันภัยไม่ได้เป็นฝ่ายประมาท และสามารถแจ้งคู่กรณีให้บริษัททราบได้ จะได้ส่วนลดเพิ่มตามปกติ

4.1.2 ผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายประมาทหรือไม่สามารถแจ้งคู่กรณีได้ ส่วนลดจะน้อยลงไปเท่ากับปีที่ผ่านมา เช่น ปีนี้ควรจะได้รับส่วนลด 30% จะเหลือเพียง 20%

4.1.3 เป็นฝ่ายประมาท หรือไม่สามารถแจ้งคู่กรณีได้และมีการเรียกร้องค่าสินไหมตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไป และมีความเสียหายรวมเกิน 200% ของเบี้ยประกันภัย ส่วนลดจะน้อยลงไปเท่ากับ 2 ปีที่ผ่านมา เช่น ปีนี้ควรจะได้รับส่วนลด 30% แต่ผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายประมาท และมีการเรียกร้องสินไหมทดแทน 3 ครั้ง รวมเป็นเงิน 60,000 บาท ขณะที่เบี้ยประกันภัยมีอัตรา 15,000 บาท ส่วนลดที่ได้รับจะเหลือเพียง 20%

4.2 กรณีประวัติไม่ดี (หมายถึงเกิดความเสียหายตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไป และค่าความเสียหายเกิน 200% ของเบี้ยประกันภัย) ได้มีการขยายส่วนเพิ่มเบี้ยประกันภัย 4 ขั้น ขั้นละปีตามลำดับคือ 20% 30% 40% และ 50% เช่นเดียวกับอัตราส่วนลดเบี้ยประวัติดี

เมื่อเกิดอุบัติเหตุควรปฏิบัติตามขั้นตอนดังนี้

1. แจ้งอุบัติเหตุทันทีต่อบริษัทประกันภัย

2. เมื่อเจ้าหน้าที่บริษัทดำเนินการสำรวจความเสียหายแล้ว จะให้ใบรับแจ้งเหตุไว้

3.นำเอกสารใบแจ้งเหตุไปให้บริษัทประกันภัยคุมราคาทรัพย์สินที่เสียหายก่อนทำการซ่อม

4.นำรถเข้าซ่อมกับอู่ที่บริษัทเสนอ หรืออู่ที่ท่านเลือก (กรณีตกลงราคากันได้) หรืออู่กลางกรมการประกันภัย

5. เมื่อรถซ่อมเสร็จ ควรสำรวจความเรียบร้อยก่อนรับกลับคืน และลงนามในเอกสารรับรถตามขั้นตอนอย่างถูกต้อง

การแก้ไขสัญญาประกันภัยรถยนต์

สัญญาคุ้มครองและเงื่อนไขแห่งกรมธรรม์ประกันภัยจะเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ โดยเอกสารแนบท้ายของบริษัทผู้รับประกันภัยเท่านั้น

การบอกเลิกกรมธรรม์

ผู้เอาประกันภัยและบริษัทประกันภัยสามารถเลิกกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ได้ ดังนี้

1. กรณีบริษัทบอกเลิก ต้องส่งหนังสือบอกกล่าวล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน ทางไปรษณีย์ลงทะเบียนถึงผู้เอาประกันภัย ตามที่อยู่ครั้งสุดท้ายที่แจ้งให้บริษัททราบ และบริษัทจะคืนเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย โดยหักเบี้ยประกันภัยสำหรับระยะเวลาที่กรมธรรม์ใช้บังคับมาแล้วออกตามส่วน

2. กรณีผู้เอาประกันภัยบอกเลิก ให้แจ้งให้บริษัททราบเป็นลายลักษณ์อักษร และมีสิทธิได้รับเบี้ยประกันภัยคืนตามอันตราคืนเบี้ยประกันภัยที่ระบุไว้ในกรมธรรม์

3. กรณีการประกันภัยกลุ่ม และมีการลดจำนวนรถยนต์ ให้คืนเบี้ยประกันภัยเฉลี่ยรายวัน

การสิ้นสุดผลบังคับของกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

1. ณ วันที่ เวลา ที่ระบุไว้ในตาราง

2. เมื่อผู้เอาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกันภัยภายในกำหนด 60 วัน นับแต่วันที่กรมธรรม์เริ่มมีผลบังคับให้ถือว่าผู้เอาประกันภัยประสงค์จะเอาประกันภัยอีกต่อไป

3. มีการบอกเลิกกรมธรรม์โดยผู้เอาประกันภัย หรือบริษัทประกันภัยเป็นฝ่ายบอกเลิก

2. แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทฤษฎีการบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

ความเสี่ยง (Risk) หมายถึง โอกาสในการเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่ง ซึ่งอาจเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามปกติหรือไม่ได้คาดคิดมาก่อน แต่ทำให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินงานหรือผลผลิตในทางลบ ชนิดของความเสี่ยง ได้แก่ การบาดเจ็บ การเสียหาย เหตุร้าย อันตราย ความไม่แน่นอน การถูกเปิดเผย เป็นต้น

Bob Ritchie and David Marshall (1993) ได้ให้ความหมายของ ความเสี่ยงว่า เป็นความไม่แน่นอนในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นว่าจะเกิดขึ้นหรือไม่อย่างไร (Uncertainly as to the outcome of an event) อีกความหมายคือ สาเหตุของความเสียหาย (Cause of possible loss) และอีกความหมายคือ ความเป็นไปได้ของสภาพที่ทำให้เกิดความเสียหาย ซึ่งมีลักษณะเฉพาะในแต่ละสภาพของทรัพย์สิน (Specific Situation)

Risk Management เป็นการให้ความสำคัญเกี่ยวกับการประกันหรือความแน่นอนในโครงการหรือธุรกิจ หรืออาจกล่าวได้ว่า เป็นการจัดการกับความเสี่ยงโดยการตัดสินใจเลือกโอกาสและระดับความรุนแรงน้อยที่สุดที่จะเกิดขึ้นกับทางเลือกนั้น ความสำคัญของการบริหารจัดการความเสี่ยงภัยของธุรกิจมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการประกอบธุรกิจและการกำกับธุรกิจ ความสำเร็จหรือล้มเหลวในการประกอบธุรกิจ ขึ้นอยู่กับการบริหารจัดการความเสี่ยงภัย การขจัดความเสี่ยงภัย การลดความเสี่ยงภัย และการกำหนดมาตรการวิธีการในการป้องกันความเสี่ยงภัยของธุรกิจ

George E.Rejda (1992) กล่าวว่า โดยธรรมชาติของธุรกิจประกันภัย (Very Nature of Insurance Business) เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเสี่ยงภัย (Risk) และการลงทุน (Investment) ประกอบธุรกิจเป็นอย่างยิ่ง ผู้บริหารควรกำหนดหลักเกณฑ์ ระเบียบ วิธีปฏิบัติอย่างรอบคอบและมีมาตรฐาน เพื่อที่จะขจัดความเสี่ยงภัย มิให้มีการเสี่ยงภัยเกิดขึ้น หรือทำให้ความเสี่ยงภัยลดลง เพื่อประโยชน์ในการประกอบธุรกิจ

ดังนั้น การบริหารความเสี่ยง (Risk Management) จึงเป็นกระบวนการวางแผน และตัดสินใจของบุคคลหรือธุรกิจ เพื่อลดโอกาสและผลกระทบของความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต หรือลดความรุนแรงของความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้เพื่อที่จะลดค่าใช้จ่ายและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งเป็นการเพิ่มความมั่นคงในการดำรงชีวิต และการดำเนินธุรกิจนั่นเอง

กระบวนการบริหารความเสี่ยงประกอบด้วย

1. ความเสี่ยงที่ประสบอยู่ หรือคาดว่าจะมี (Identification)
2. การวิเคราะห์ผลกระทบและโอกาสที่จะเกิดขึ้น (Analysis of Risk)
3. กำหนดมาตรการเพื่อลดความเสี่ยง (Management of Risk)

การวิเคราะห์ความเสี่ยง เป็นการหาระดับของความเสี่ยง (Degree of Risk) ว่ามีความเสี่ยงอยู่ในระดับสูงหรือต่ำ โดยพิจารณาจากผลกระทบของความเสี่ยง กับโอกาสที่จะเกิดความเสี่ยง เพื่อที่จะหาวิธีที่ดีที่สุดมาดำเนินการกับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยแบ่งการบริหารความเสี่ยงเป็น 4 แนวทางดังนี้

1. การรับการเสี่ยงภัยเอง (risk retention)

การรับเสี่ยงภัยเอง เป็นการยินยอมรับภาระในการสูญเสีย หรือความเสียหายโดยตนเองหากเกิดมีภัยขึ้น อาจเป็นได้ทั้งแบบสมัครใจและไม่สมัครใจ เช่น บริษัทรับขนส่งพัสดุภัณฑ์ซึ่งมีรถบรรทุกอยู่จำนวนมากย่อมมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ หากทำประกันภัยจะต้องจ่ายเบี้ยประกันสูงจึงตั้งกองทุนเป็นการรับประกันภัยเอง เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นสามารถนำเงินทุนที่จัดตั้งขึ้นชดใช้ค่าเสียหายได้ ซึ่งการดำเนินการเช่นนี้ ต้องมีการวางแผนประเมินผลดีผลเสียว่าจะเสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่าการทำประกันภัย

2. การลดการเสี่ยงภัย (risk reduction)

การเสี่ยงภัยอาจลดลงได้ด้วยวิธีการระมัดระวังและป้องกัน (prevention and protection) ตลอดจนควบคุมความเสียหายที่จะเกิดขึ้น โดยมีจุดประสงค์เพื่อทำให้จำนวนครั้งหรือความรุนแรงของการเกิดความเสียหายลดน้อยลง

3. การโอนการเสี่ยงภัย (risk transfer)

การเสี่ยงภัยอาจถ่ายโอน หรือผลักภาระในความเสียหายจากบุคคลหนึ่งไปยังอีกคนหนึ่งที่พร้อมจะรับการเสี่ยงภัยนั้นแทน ซึ่งสามารถทำได้ 2 วิธีได้แก่ การโอนการเสี่ยงภัยให้ผู้อื่นที่มิใช่บริษัทประกันภัย เป็นการโอนการเสี่ยงภัยเมื่อภัยนั้นเป็นภัยที่ไม่อาจเอาประกันได้ และอีกวิธีคือการโอนการเสี่ยงภัยโดยการเอาประกันภัย โดยมีบริษัทประกันภัยเป็นผู้รับโอนความเสี่ยง โดยการพิจารณาจากลักษณะของความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น

4. การหลีกเลี่ยงการเสี่ยงภัย (risk avoidance)

การหลีกเลี่ยงการเสี่ยงภัยเกิดจากความหวาดกลัวความเสียหายที่จะได้รับจากภัยนั้น จึงใช้วิธีการไม่เข้าไปมีส่วนร่วมในกิจกรรมนั้น หรือเลือกปฏิบัติด้วยวิธีอื่นที่จะไม่ก่อให้เกิดภัยต่อตนเอง แต่ในบางกรณีก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการเสี่ยงภัยได้จำเป็นจะต้องเผชิญกับการเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้น แต่สามารถเลือกวิธีที่มีความเสี่ยงต่ำที่สุดได้

จากทฤษฎีการบริหารความเสี่ยงดังกล่าวสรุปได้ว่า การบริหารความเสี่ยงเป็นกระบวนการลดความรุนแรงของความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตกับบุคคลหรือองค์กร ดังนั้นจากการที่บุคคลหรือธุรกิจได้ตระหนักถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การทำประกันภัยรถยนต์จึงเป็นทางเลือกหนึ่งของการบริหารความเสี่ยง เนื่องจากผู้ทำประกันภัยสามารถลดความเสี่ยง หรือความเสียหายที่มีโอกาสเกิดขึ้นได้ ซึ่งเป็นการเพิ่มความมั่นคงในการดำรงชีวิต และดำเนินธุรกิจ

2.2 ทฤษฎีการรับรู้ (Perception)

การรับรู้ เป็นกระบวนการที่บุคคลถูกกระตุ้นหรือสิ่งเร้า โดยผ่านระบบประสาทแห่งการรับรู้ (Sensory receptor) ทั้ง 5 ด้าน คือ ตา หู จมูก ลิ้น กาย เมื่อบุคคลเกิดความตั้งใจที่จะรับรู้ และจะนำไปสู่การตีความหมาย (Interpretation) ว่าสิ่งที่รับรู้นั้นหมายถึงอะไร และขั้นสุดท้ายก็มีการโต้ตอบ (Response) ต่อสิ่งที่ที่รับรู้ นั้นๆ การรับรู้จึงมิใช่เพียงความรู้สึกเท่านั้น แต่เป็นกระบวนการของการตีความหมายของสิ่งเร้านั้นด้วย ซึ่งพฤติกรรมการแสดงออกต่างๆ ขึ้นอยู่กับการรับรู้ของบุคคลนั้นๆ (สร้อยตระกูล อรรถมานะ, 2545 : 157-162)

บุคคลรับรู้สิ่งต่างๆ แตกต่างกันแม้ว่าสิ่งนั้นจะเหมือนกัน ทั้งนี้เนื่องจากปัจจัยหลายอย่างที่มีผลต่อการ เช่น

1. ตัวผู้รับรู้ (Perceiver) ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายประการ คือ

1.1 ทัศนคติของบุคคลนั้น (Attitudes) ซึ่งการที่บุคคลมีทัศนคติต่อเรื่องใดเรื่องหนึ่ง จะส่งผลต่อการรับรู้และการมีพฤติกรรมต่อสิ่งนั้น

1.2 สิ่งจูงใจ (Motives) เป็นแรงผลักดันที่ทำให้บุคคลเกิดการรับรู้ ซึ่งบุคคลมีแนวโน้มที่จะรับรู้สิ่งเร้าที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของตน

1.3 ผลประโยชน์หรือความสนใจ (Interests) บุคคลที่มีความสนใจในเรื่องใดเรื่องหนึ่งจะมีแนวโน้มที่จะรับรู้เรื่องนั้น

1.4 ประสบการณ์ในอดีต (Past experience) บุคคลจะรับรู้ในสิ่งที่ตนเองมีความเชื่อมโยงหรือมีความสัมพันธ์กับประสบการณ์ในอดีต

1.5 ความคาดหวัง (Expectations) บุคคลมีแนวโน้มที่จะเห็นและรับรู้ในสิ่งที่เขาคาดหวังที่จะให้เกิดขึ้น

2. เป้าหมายที่รับรู้ (The target)

คุณลักษณะของเป้าหมายที่จะรับรู้ มีอิทธิพลต่อการรับรู้ของบุคคล ทั้งนี้ย่อมขึ้นอยู่กับว่าเป้าหมายนั้นมีคุณลักษณะเด่นพอที่จะดึงดูดใจให้บุคคลรับรู้อย่างตั้งใจมากน้อยเพียงใด

คุณลักษณะเด่นที่จะกระตุ้นการรับรู้ ได้แก่ ความแปลกใหม่ ความเคลื่อนไหว เสียง ขนาด สี ความเหมือน ความแตกต่าง

3. สถานการณ์หรือปัจจัยแวดล้อมภายนอก (Situation or Surrounding environment) มีอิทธิพลต่อการรับรู้ ในสถานการณ์ที่ต่างกัน ย่อมทำให้บุคคลรับรู้สิ่งต่างๆ ได้ต่างกันไปด้วย สถานการณ์ที่เป็นตัวกำหนดการรับรู้ของบุคคล ได้แก่ สถานการณ์ด้านเวลา สถานการณ์ด้านลักษณะงาน สถานการณ์ด้านสังคม

กล่าวโดยสรุปได้ว่า การรับรู้มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของบุคคล เนื่องจากพฤติกรรมของบุคคลขึ้นอยู่กับการรับรู้ของบุคคล การรับรู้จึงเป็นกระบวนการของการตีความหมายและแปลความหมายของสิ่งเร้าต่าง ๆ และมีพฤติกรรมตอบโต้ ดังนั้นบุคคลควรเลือกที่จะรับรู้ในสิ่งที่เป็นประโยชน์ซึ่งส่งผลให้มีการดำรงชีวิตในสังคมได้อย่างมั่นคงและปลอดภัย

2.3 ทฤษฎีการตัดสินใจ (Dicision Manking)

การตัดสินใจ (Dicision making) เป็นวิธีการเลือกคิดระหว่างทางเลือกต่าง ๆ เพื่อที่จะนำไปสู่การปฏิบัติจริง หรือเพื่อหาทางเลือกที่ดีที่สุด โดยผู้ตัดสินใจมีเหตุผลในการเลือกของตน เหตุผลดังกล่าวมักเนื่องมากจากประสบการณ์ส่วนตัว ซึ่งจากแนวคิดและความหมายของการตัดสินใจ ตามทัศนะของนักวิชาการทั้งหลายที่ได้กล่าวมา สามารถสรุปได้ว่า การตัดสินใจเป็นกระบวนการอย่างหนึ่งของมนุษย์ที่ประกอบด้วย ปรากฏการณ์ทางสังคมและตัวบุคคล ซึ่งมีค่านิยมและความเชื่อแฝงอยู่ รวมทั้งทางเลือกที่บุคคลหนึ่งได้เลือก เพื่อก่อให้เกิดพฤติกรรมอันนำไปสู่สภาพที่พึงปรารถนาของตนหรือทางเลือกที่สามารถสร้างความพึงพอใจอันสูงสุด

1. ลักษณะส่วนบุคคลที่มีผลต่อการตัดสินใจ ประกอบด้วย 3 ส่วน (มหาวิทยาลัยธรรมาธิราช,2531 : 577-579) คือ

1.1 กรอบแนวคิด คือ การจัดระบบความรู้และประสบการณ์ที่สั่งสมมา หรือสิ่งที่แต่ละคนตีความหมายจากประสบการณ์ใหม่ เพื่อใช้ในการชี้นำพฤติกรรมของตนเอง กรอบของการคิดนี้เกิดจากการรับรู้และพื้นฐานความรู้เดิม

1.2 ค่านิยม คือ มาตรฐานและสิ่งที่บุคคลให้ความสำคัญในการดำเนินชีวิตและอาจถือได้ว่าเป็นสิ่งที่ชี้นำแนวทางการดำเนินชีวิต

1.3 ความรู้สึกนึกคิดเกี่ยวกับตน คือ ความรู้สึกที่ตนมีต่อตนเอง เป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อความคิดและการตัดสินใจของคนเป็นอย่างมาก เพราะแรงจูงใจสำหรับการคิดส่วนใหญ่มาจากความต้องการพื้นฐาน และความรู้สึกที่มีต่อตนเอง

2. ระดับการตัดสินใจของมนุษย์ สามารถแบ่งได้เป็น 3 ระดับคือ

2.1 นิสัย การตัดสินใจในระดับนี้เป็นปฏิกิริยาตอบโต้ที่ถูกกำหนดด้วยเงื่อนไขจากการเรียนรู้หรือการสร้างประสบการณ์ในอดีต มีลักษณะค่อนข้างจะอัตโนมัติ

2.2 การแก้ปัญหา การตัดสินใจในระดับนี้เป็นการประเมินสิ่งใหม่ๆ ปัญหาใหม่ ๆ ในสถานการณ์ใหม่ ๆ ด้วยการใช้เทคนิควิธี กลวิธีหรือประสบการณ์ที่สั่งสมมาในอดีต ก่อให้เกิดพฤติกรรมใหม่ ๆ

2.3 การสร้างสรรค์ การตัดสินใจระดับนี้เกิดขึ้นภายใต้สถานการณ์ที่แปลกใหม่ไม่สามารถนำการเรียนรู้ หรือประสบการณ์ที่สั่งสมมาช่วยในการตัดสินใจได้ ผู้ตัดสินใจต้องทำการลองผิดลองถูก เพื่อนำผลที่ได้ใช้เป็นแนวทางในการตัดสินใจต่อไป

3. ขั้นตอนการตัดสินใจ ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช,2531 : 573-576) คือ

3.1 รู้และกำหนดปัญหาให้ชัดเจนในการกำหนดปัญหาให้ชัดเจนต้องประกอบไปด้วยหลัก 3 ประการคือ ขอบข่ายปัญหาจะต้องไม่กว้างเกินไป ปัญหาจะต้องไม่แคบเกินไป และไม่นำข้อสรุปมากำหนดปัญหา

3.2 รวบรวมข้อมูล เมื่อกำหนดปัญหาแล้วจึงเริ่มรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวกับปัญหาซึ่งข้อมูลที่ดีจะต้องครอบคลุมและแม่นยำ

3.3 ร่างผล ข้อเสนอหรือว่าวิธีที่คาดว่าจะใช้แก้ปัญหา เป็นการระดมความคิดเพื่อรวบรวมผลหรือข้อสรุปที่คาดว่าจะเป็นไปได้ไว้หลาย ๆ ทาง

3.4 ทดสอบผลหรือข้อเสนอที่คิดไว้เป็นการวิเคราะห์วิจารณ์ข้อสรุปที่คิดไว้ทั้งหมดด้วยการทดสอบข้อสรุปแต่ละข้อว่ามีความน่าเชื่อถือมากน้อยเพียงใด

3.5 ประเมินผลและตัดสินใจ เป็นการตัดสินใจที่จะนำไปสู่ข้อสรุปที่เชื่อถือได้มากที่สุด

จากสรุปทฤษฎีการตัดสินใจดังกล่าว สรุปได้ว่า การตัดสินใจของบุคคลเป็นกระบวนการที่ประกอบไปด้วย ข้อปัญหา ข้อมูลทางเลือก การตัดสินใจภายใต้ค่านิยม ความรู้สึก และประสบการณ์ที่สั่งสมที่นำไปใช้ในการพิจารณาทางเลือก และเลือกทางเลือกที่สร้างความพอใจให้กับตน

2.4 ทฤษฎีอุปสงค์ (Demand)

อุปสงค์ (Demand) สำหรับสินค้าหรือบริการในทางเศรษฐศาสตร์มีความหมายแตกต่างจากคำว่าความต้องการ (Want) ที่ใช้กันอยู่ทั่ว ๆ ไป อุปสงค์มิใช่เพียงความปรารถนาจะซื้อเท่านั้น แต่ยังต้องมีความเต็มใจที่จะซื้อ (Willingness to pay) ร่วมกับความสามารถที่จะซื้อ (Ability to pay) หรือมีอำนาจซื้อ (Purchasing Power) พร้อม ๆ กันไป อุปสงค์ที่ครบองค์ประกอบทั้งสามนี้เรียกว่า อุปสงค์ที่มีประสิทธิผล (Effective Demand) แต่ถ้าขาดองค์ประกอบอย่างใดอย่างหนึ่งไปเรียกว่า ความต้องการที่ขาดกำลังซื้อ หรือกำลังซื้อที่ขาดความต้องการ (Potential Demand)

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า องค์ประกอบของ อุปสงค์ (Demand) จะต้องประกอบไปด้วย

1. ความต้องการซื้อสินค้าหรือบริการนั้น (Want)
2. มีความสามารถในการซื้อสินค้าหรือบริการ หรือมีอำนาจซื้อ (Ability to pay)
3. มีความเต็มใจที่จะซื้อสินค้าหรือบริการนั้น (Willingness to pay)

อุปสงค์ของสินค้าหรือบริการ หมายถึง ปริมาณของสินค้าหรือบริการชนิดใดชนิดหนึ่งที่ผู้บริโภคต้องการซื้อในระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง

ณ ระดับราคาต่าง ๆ กันของสินค้าหรือบริการชนิดนั้น ๆ หรือ

ณ ระดับรายได้ต่าง ๆ กันของสินค้าหรือบริการชนิดนั้น ๆ หรือ

ณ ระดับราคาต่าง ๆ กันของสินค้าหรือบริการชนิดอื่นที่เกี่ยวข้อง

ทฤษฎีอุปสงค์ดังกล่าวนั้น มีรากฐานมาจากทฤษฎีพฤติกรรมการบริโภค (สรยุทธ มีนะพันธ์ ,2535: 60-61) โดยที่ผู้บริโภคต้องการบริโภคสินค้าและบริการเพื่อให้ได้รับความพึงพอใจสูงสุดภายใต้เงื่อนไขรายได้และราคาสินค้าและบริการที่กำหนดมาให้ โดยปัจจัยราคาแสดงถึงค่าของสินค้าและบริการที่ผู้บริโภคจะต้องใช้ในการตัดสินใจเลือกปริมาณการบริโภค ซึ่งเมื่อราคาสินค้าหรือบริการเพิ่มสูงขึ้น ผู้บริโภคจะลดปริมาณการบริโภคสินค้าและบริการลง ในทำนองเดียวกันเมื่อราคาสินค้าและบริการลดลง ผู้บริโภคก็สามารถจะบริโภคสินค้าหรือบริการในปริมาณที่เพิ่มขึ้น ลักษณะการปรับตัวเช่นนี้สอดคล้องกับพฤติกรรมการบริโภคตามกฎของอุปสงค์

รายได้เป็นปัจจัยที่กำหนดความสามารถในการบริโภคของผู้บริโภคว่ามีมากน้อยเพียงใด ถ้าผู้บริโภคมีรายได้สูงย่อมแสดงว่าเขาสามารถที่จะใช้เงินเพื่อการบริโภคสินค้าได้ไม่เพียงแต่ในปริมาณที่มากขึ้นยังรวมถึงประเภทของสินค้าและบริการที่หลากหลายได้มากขึ้น

กล่าวโดยสรุปได้ว่า ทฤษฎีอุปสงค์มุ่งอธิบายพฤติกรรมการบริโภคสินค้าและบริการของผู้บริโภค โดยขึ้นอยู่กับปัจจัยของราคาสินค้าและบริการ และรายได้ของผู้บริโภค

3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้รวบรวมตัวแปรที่เป็นปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจ ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้สุทธิต่อเดือน ดังนี้

เพศ

ชูศักดิ์ บัวแก้วและสุณี กุลตระวุฒิ (2541 : 82) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ลักษณะการทำประกันชีวิตและการทำวินาศภัยของผู้อาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า เพศไม่มีอิทธิพลต่อการทำประกันภัย และวินาศภัยของผู้อาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งขัดแย้งกับงานวิจัยของ**ประวิทย์ รังสรรค์วิจิตร** (2542 : 68) ได้ทำการวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่าอัตราส่วนโดยรวมของการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภทหนึ่งเป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย ขณะที่การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภทสามเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่า เพศ เป็นตัวแปรหนึ่งที่ส่งผลต่ออุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์ฯ ซึ่งมีผลการวิจัยที่ขัดแย้งกัน และยังไม่มีข้อสรุปที่แน่นอน ผู้วิจัยจึงนำตัวแปรเพศเข้ามาศึกษาในครั้งนี้ เพื่อหาข้อสรุป และสามารถใช้ผลการศึกษาครั้งนี้ตรวจสอบทฤษฎีว่ามีความสอดคล้อง หรือขัดแย้งกันหรือไม่ อย่างไร

อายุ

ศิริวรรณ ไชยสูรยการณ์ (2541 : 92) ได้ศึกษาพฤติกรรมการเลือกซื้อประกันชีวิตในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อประกันชีวิต ก็คือ อายุ ผู้ที่มีอายุสูงขึ้น โอกาสในการที่จะซื้อประกันชีวิตก็จะมีมากขึ้นเช่นกัน เนื่องจากเมื่อผู้บริโภคมีอายุที่สูงขึ้น ความรับผิดชอบตลอดจนภาระต่าง ๆ ก็จะเพิ่มขึ้นเช่นกัน ทำให้ผู้บริโภคเหล่านี้มีพฤติกรรมที่ต้องการหลีกเลี่ยงความเสี่ยงมากขึ้น **และชูศักดิ์ บัวแก้ว และ สุณี กุลตระวุฒิ** (2541 : 88) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ลักษณะการทำประกันชีวิตและการทำประกันวินาศภัยของผู้อาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ปัจจัยภูมิหลัง อันได้แก่ อายุ มีอิทธิพลต่อการทำประกันชีวิตและวินาศภัยของผู้อาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่า อายุ เป็นตัวแปรหนึ่งที่ส่งผลต่อการทำประกันชีวิต และการทำประกันวินาศภัย ดังนั้น อายุ น่าจะส่งผลต่ออุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์ฯ ดังนั้น ผู้วิจัยได้นำตัวแปร อายุ มาศึกษาในครั้งนี้

สถานภาพสมรส

อำพันธ์ เอมอิ่ม (2538 : 58) ทำการศึกษาปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการทำประกันชีวิตของประชาชนเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า สถานภาพสมรส เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันชีวิตของประชาชน สอดคล้องกับงานวิจัยของ **พนิดา สุจิระและคณะ** (2531 : 46) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ทัศนคติของลูกจ้างในสถานประกอบการในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีต่อการทำประกันชีวิต พบว่าสภาพสมรสของลูกจ้างในสถานประกอบการ มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจทำประกัน หรือไม่ทำประกันชีวิตของลูกจ้าง

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่า สถานภาพสมรส เป็นตัวแปรหนึ่งที่ส่งผลต่อการทำประกันชีวิต ดังนั้น สถานภาพสมรส น่าจะส่งผลต่ออุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์ฯ ผู้วิจัยจึงนำตัวแปรสถานภาพสมรสมาศึกษาในครั้งนี้

ระดับการศึกษา

แก้วกานดา แสงพลสิทธ์ (2546 : 96) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจในการใช้บริการประกันอัคคีภัยของประชาชน ในเขตกรุงเทพมหานคร จากการศึกษาพบว่าผู้ใช้บริการที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีความพึงพอใจในการใช้บริการประกันอัคคีภัยโดยรวมแตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ**พรทิพย์ วรกิจโภคาทร** (2529 : 312-315) พบว่า การศึกษาเป็นตัวแปรที่สำคัญมาก การศึกษาของผู้รับสารนั้นทำให้พฤติกรรมของผู้รับสารแตกต่างกันไป บุคคลที่มีการศึกษาสูงจะสนใจข่าวสาร ไม่ค่อยเชื่ออะไรง่าย ๆ ต้องมีการทดลองใช้ผลิตภัณฑ์ เพื่อให้ทราบถึงคุณสมบัติที่แท้จริงก่อนตัดสินใจซื้อ

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่า ระดับการศึกษาเป็นตัวแปรหนึ่งที่ส่งผลต่อการใช้บริการประกันอัคคีภัย ดังนั้น ระดับการศึกษา น่าจะส่งผลต่ออุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์ฯ ดังนั้น ผู้วิจัยได้นำตัวแปร ระดับการศึกษามาศึกษาในครั้งนี้

อาชีพ

แก้วกานดา แสงพลสิทธ์ (2546 : 96) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจในการใช้บริการประกันอัคคีภัยของประชาชน ในเขตกรุงเทพมหานคร จากการศึกษาพบว่าผู้ใช้บริการที่มีอาชีพแตกต่างกัน มีความพึงพอใจในการใช้บริการประกันอัคคีภัยโดยรวมแตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่าผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจในการใช้บริการอัคคีภัยด้านอัตราเบี้ยประกันภัย แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ สอดคล้องกับแนวคิดจากการศึกษาวิจัยของ **อัญชนี วิชยาภัยบุนนาค**(2540 : 106) ซึ่งได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลในการทำประกันภัยรถยนต์ พบว่าผู้ประกอบอาชีพแตกต่างกันจะมีพฤติกรรมการทำประกันภัยรถยนต์ที่แตกต่างกัน โดยกลุ่มที่เป็น

เจ้าของกิจการ อาชีพอิสระ จะมีพฤติกรรมการทำประกันภัยรถยนต์มากที่สุด และงานวิจัยของ **ทัศนีย์ ศรีกัลยา** (2538:44) ได้ทำการศึกษาเรื่องความคิดเห็นของผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานครที่มีต่อการทำประกันชีวิต พบว่าอาชีพที่เคยทำประกันชีวิตมากที่สุดคือพนักงานบริษัทเอกชน 46.2% และรองลงมาคืออาชีพรัฐวิสาหกิจ คิดเป็น 26.6%

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่า อาชีพ เป็นตัวแปรหนึ่งที่ส่งผลต่ออุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์ฯ ดังนัน ผู้วิจัยได้นำตัวแปร อาชีพมาศึกษาในครังนี

รายได้สุทธิต่อเดือน

พนิต เข็มทองและคณะ(2534:34) ได้ทำการวิจัยเชิงสำรวจเปรียบเทียบ (Comparative Research) เกี่ยวกับเรื่อง "ทัศนคติของผู้ขอประกันภัยรถยนต์และอัตราเบี้ยประกัน พบว่าปัจจัยที่น่าจะมีผลต่อการตัดสินใจเอาประกันภัยหรือไม่เอาประกันภัยคือ ปัจจัยด้านรายได้ สอดคล้องกับ ราเชนทร์ ชินทยารังสรรค์ และ**บันลือศักดิ์ ปุสสะรังษี** (2535 : 140-142) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการขยายตัวของธุรกิจประกันชีวิตและรายได้ประชาชาติ และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันชีวิต โดยทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร พบว่ารายได้ของผู้บริโภคมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจทำประกันชีวิต

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่า รายได้ เป็นตัวแปรหนึ่งที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเอาประกันภัยรถยนต์ และมีผลต่อการตัดสินใจทำประกันชีวิต ดังนั้น รายได้สุทธิต่อเดือน น่าจะส่งผลต่ออุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์ฯ ดังนั้น ผู้วิจัยได้นำตัวแปร รายได้สุทธิต่อเดือน มาศึกษาในครั้งนี้

จากแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้นนั้นสรุปได้ว่า ในสังคมปัจจุบันบุคคลส่วนใหญ่ไม่ชอบเผชิญกับความเสี่ยง จึงต้องพยายามแสวงหาแนวทางที่จะหลีกเลี่ยงสภาวการณ์ที่มีความเสี่ยง โดยวิธีการวางแผนและตัดสินใจหาวิธีที่ดีที่สุดมาดำเนินการกับภัยที่อาจเกิดขึ้น จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่าเพศหญิงมีความเสี่ยงสูงกว่าเพศชายในเรื่องของทรัพย์สินหรือชีวิต เนื่องจากเพศหญิงเป็นเพศที่อ่อนแอกว่าเพศชาย ประกอบกับเพศหญิงในปัจจุบันออกทำงานนอกบ้านมากกว่าแต่ก่อน ดังนั้นเพื่อลดความเสี่ยงเพศหญิงจึงมีการทำประกันภัยในอัตราที่สูงกว่าเพศชาย นอกจากนี้ในแต่ละอาชีพจะมีความต้องการที่แตกต่างกันเช่น อาชีพข้าราชการซึ่งเป็นอาชีพที่มีความมั่นคง มักไม่ชอบความเสี่ยง ย่อมมีความต้องการทำประกันภัยที่แตกต่างกับบุคคลที่มีอาชีพอื่น แต่ทั้งนี้จะมีความต้องการอยู่ในระดับใดนั้น ขึ้นอยู่กับรายได้หรืองบประมาณที่มีอยู่ ตามทฤษฎีอุปสงค์ นอกจากนี้ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงมักจะสนใจที่จะรับรู้ข่าวสารต่าง ๆ เพื่อ

นำมาประกอบการตัดสินใจแก้ปัญหา การรับรู้นี้ขึ้นอยู่กับความรู้สึก และประสบการณ์ที่สั่งสมในอดีต อันจะนำไปสู่การแสดงออกซึ่งพฤติกรรม

ผู้วิจัยจึงได้อาศัยแนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังกล่าว มาตั้งเป็นสมมติฐานโดยรวม กล่าวคือ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้สุทธิต่อเดือน พฤติกรรมการทำประกันภัยในอดีต การรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น และความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ด้านการกำหนดความสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครองของผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

บทที่ 3
วิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเรื่อง อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. การกำหนดประชากรและการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การจัดกระทำข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล
5. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

การกำหนดประชากรและการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และเสียภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ณ กรมการขนส่งทางบก เขตบางขุนเทียน จังหวัดกรุงเทพมหานคร ในช่วงก่อนเดือนมีนาคม 2543 ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้นมากกว่า 500,000 คน โดยศึกษาประชากรที่มาเสียภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในช่วงเดือนกรกฎาคม 2547 ถึงเดือนสิงหาคม 2547

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

การกำหนดกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ กำหนดกลุ่มตัวอย่างจากสูตร (ยุทธ ไกยวรรณ์ 2545:105 อ้างอิงจาก W.G.cochran:1953) เนื่องจากไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอนระหว่างทำการเก็บข้อมูล ผู้วิจัยจึงได้ทำการกำหนดขนาดตัวอย่างโดยใช้สูตร

$$n = \frac{P(1-P)Z^2}{d^2}$$

n = จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ

P = สัดส่วนของประชากรที่ต้องการสุ่ม (กำหนดให้ P = 0.5)

Z = ค่าระดับความเชื่อมั่น (กำหนดไว้ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ระดับความเชื่อมั่นที่ 95%) จะได้ค่า Z = 1.96

d = ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ (กำหนดให้ d = 5%)

แทนค่าตามสูตรได้ดังนี้

$$n = \frac{0.5\,(1-0.5)\,1.96^2}{(0.05)^2} = 384.16$$

การสุ่มกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้มีจำนวน 384 คน ซึ่งได้มาจากการใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) ในช่วงเดือนกรกฎาคม 2547 ถึงเดือนสิงหาคม 2547 ตั้งแต่เวลา 9.00 – 15.00 น.

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นแบบสอบถามเพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก ด้านความคุ้มครอง และอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 9 ข้อ ซึ่งมีลักษณะเป็นแบบสำรวจรายการ (Check list) ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้สุทธิต่อเดือน พฤติกรรมการทำประกันภัยในอดีต และการรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ จำนวน 17 ข้อ ประกอบด้วย ด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย จำนวน 8 ข้อ ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก จำนวน 4 ข้อ และ ด้านความคุ้มครอง จำนวน 5 ข้อ ซึ่งเป็นแบบสอบถามมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 5 ระดับคือ

ระดับความคิดเห็นในแบบสอบถามได้ให้เป็นคะแนนดังนี้(ชูศรี วงศ์รัตนะ,2546:75)

เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5	คะแนน
เห็นด้วย	4	คะแนน
ไม่แน่ใจ	3	คะแนน
ไม่เห็นด้วย	2	คะแนน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1	คะแนน

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ จำนวน 3 ข้อ ประกอบด้วย ความต้องการทำประกันภัยฯ ความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัย และความเต็มใจในการทำประกันภัยฯ

ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือ

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม มีขั้นตอนตามลำดับดังนี้

1. ศึกษาค้นคว้าเอกสาร ตำรา บทความ งานวิจัย และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ เพื่อนำมาเป็นกรอบในการสร้างแบบสอบถาม

2. ศึกษาตัวแปรจากเอกสาร งานวิจัยดังกล่าวข้างต้นแล้ว จัดกลุ่มปัจจัยที่จะศึกษาออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม

3. สร้างแบบสอบถามให้มีเนื้อหาครอบคลุมจุดมุ่งหมาย และตัวแปรที่ต้องการศึกษาทั้งในส่วนของปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม

4. นำแบบสอบถามฉบับร่างเสนออาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์และผู้เชี่ยวชาญ เพื่อตรวจสอบความถูกต้องในการใช้ภาษา เนื้อหา และจัดหมวดหมู่ข้อคำถามให้กะทัดรัด เข้าใจง่าย พร้อมทั้งตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหาและความเชื่อถือได้เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์

5. ปรับปรุงแก้ไขคุณภาพของเครื่องมือตามที่ได้รับการแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญ เพื่อให้แบบสอบถามมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

6. นำแบบสอบถามที่แก้ไขปรับปรุงแล้วไปทดลองใช้ (Try Out) กับประชากรที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง คือ ประชากรที่มาเสียภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ณ กรมการขนส่งทางบก เขตตลิ่งชัน จำนวน 30 คน เพื่อวิเคราะห์ความเชื่อมั่นของแบบสอบถามในส่วนของความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยฯ โดยกำหนดเกณฑ์ค่าความเชื่อมั่นที่ยอมรับได้ไม่ต่ำกว่า 0.5 ซึ่งผลการวิเคราะห์ความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเท่ากับ 0.7944 โดยคำนวณจากการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟ่า (Alpha-Coefficient) ของครอนบาช จากสูตร (Cronbach, 1970 : 161)

$$\alpha = \frac{N}{N-1}\left[1-\frac{\sum S_i^2}{S_t^2}\right]$$

เมื่อ α แทน ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม

N แทน จำนวนข้อของแบบสอบถาม

$\sum s_i^2$ แทน ผลรวมของค่าความแปรปรวนของคะแนนเป็นรายข้อ

s_t^2 แทน ค่าความแปรปรวนของคะแนนแบบสอบถาม

7. นำแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ไปใช้จริงในการวิจัย

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยจะดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลดังนี้

1. นำหนังสือแนะนำตัว จากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ แสดงต่อกรมการขนส่งทางบก เขตจตุจักร เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในเขตบางขุนเทียน และเขตตลิ่งชัน โดยติดต่อผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถยนต์ เพื่อชี้แจงลักษณะและวิธีการตอบแบบสอบถามแก่ผู้เอาประกันภัยฯ

2. นำแบบสอบถามที่ผ่านการปรับปรุงคุณภาพแล้วไปเก็บรวบรวมข้อมูล โดยกำหนดระยะเวลาในการเก็บแบบสอบถามประมาณ 30 วัน

3. ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล และจัดระบบข้อมูลก่อนนำไปวิเคราะห์

การจัดกระทำข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

จากข้อมูลในแบบสอบถามที่ได้รับทั้งหมด ผู้วิจัยจะนำมาจัดกระทำข้อมูลโดยการประมวลผล และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/PC Version 10.0 โดยวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

1. วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งประกอบไปด้วย เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้สุทธิต่อเดือน พฤติกรรมการทำประกันภัยในอดีต และการรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น โดยการแจกแจงความถี่ร้อยละ

2. วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครอง โดยการหาค่าเฉลี่ย และค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน

การประเมินค่าคะแนนเฉลี่ยจากเกณฑ์การประเมินผล ดังนี้ (วิเชียร เกตุสิงห์. 2538 : 9)

ค่าคะแนนเฉลี่ย	หมายถึง
4.21 – 5.00	ผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯมีความเห็นด้วยอย่างยิ่งต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่
3.41 – 4.20	ผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ มีความเห็นด้วยต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่
2.61 – 3.40	ผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ มีความไม่แน่ใจต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่
1.81 – 2.60	ผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ ไม่เห็นด้วยต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่
1.00 – 1.80	ผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่

3. วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ซึ่งประกอบไปด้วยความต้องการทำประกันภัยฯ ความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกัน รวมถึงความเต็มใจในการทำประกันภัยฯ โดยการแจกแจงความถี่ และร้อยละ

4. วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ โดยการทดสอบค่าไคสแควร์

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำสถิติมาใช้ดังนี้

1. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งประกอบไปด้วย เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้สุทธิต่อเดือน พฤติกรรมการทำประกันภัยในอดีต การรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น และความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครองใช้สถิติเชิงพรรณนาดังนี้

1.1 ค่าร้อยละ (P) เป็นค่าสถิติที่บอกถึงสัดส่วนจำนวนต่อร้อย คำนวณจากสูตร (ชูศรี วงศ์รัตนะ, 2546 : 35)

$$P = \frac{X}{N} \times 100$$

เมื่อ P แทน ค่าร้อยละ

X แทน ค่าของข้อมูล

N แทน จำนวนข้อมูลทั้งหมด

1.2 ค่ามัชฌิมเลขคณิต (Means, ($\overline{X}$)) คือ ค่าที่ได้จากการเอาผลรวมของข้อมูลทั้งหมดหารด้วยจำนวนข้อมูลทั้งหมด เพื่อต้องการทราบค่าเฉลี่ยของตัวแปรต้นและตัวแปรตาม คำนวณจากสูตร (ชูศรี วงศ์รัตนะ, 2546 : 37)

$$\overline{X} = \frac{\sum fx}{N}$$

เมื่อ $\overline{X}$ แทน ค่าเฉลี่ย

$\sum fX$ แทน ผลรวมค่าของข้อมูลคูณความถี่

N แทน จำนวนข้อมูลทั้งหมด

f แทน ความถี่ของข้อมูล

X แทน ค่าของข้อมูล

1.3 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation, (S)) เพื่อต้องการทราบการกระจายของข้อมูลของตัวแปรต้นและตัวแปรตามเมื่อเทียบกับตัวกลางเลขคณิต คำนวณจากสูตร (ชูศรี วงศ์รัตนะ, 2546 : 65)

$$S = \sqrt{\frac{N\sum fx^2 - (\sum fx)^2}{N(N-1)}}$$

เมื่อ S แทน ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน

$(\sum fX)^2$ แทน ผลรวมค่าของข้อมูลคูณความถี่ทั้งหมดยกกำลังสอง

$\sum fX^2$ แทน ผลรวมค่าของข้อมูลคูณความถี่ยกกำลังสอง

N แทน จำนวนข้อมูลทั้งหมด

f แทน ความถี่ของข้อมูล

X แทน ค่าของข้อมูล

2. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์สมมติฐาน เพื่อทดสอบความเป็นอิสระระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ของผู้เอาประกันภัยฯ คือ สถิติไคสแควร์ (Chi-square) คำนวณจากสูตร (ชูศรี วงศ์รัตนะ, 2546 : 215)

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^{r}\sum_{j=1}^{c}\frac{(O-E)^2}{E} \quad ,df = (r-1)(c-1)$$

เมื่อ χ^2 แทน ค่าไคสแควร์

O แทน ค่าความถี่ที่สังเกตได้

E แทน ค่าความถี่ที่คาดหวัง

$i = 1$ แทน ความถี่ตามแถวตัวที่ $i = 1$

$j = 1$ แทน ความถี่ตัวที่ตามคอลัมภ์ $j = 1$

r แทน ค่าของจำนวนแถว

c แทน ค่าของจำนวนคอลัมภ์

df แทน ค่าองศาแห่งความอิสระ (Degree of freedom)

บทที่ 4
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกันในการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยจึงได้กำหนดสัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลดังต่อไปนี้

$\overline{X}$ = ค่ากลางเลขคณิต หรือค่าเฉลี่ย

S = ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน

χ^2 = ค่าไคสแควร์

* = ระดับนัยสำคัญ 0.05

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาจากกลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและเสียภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ณ กรมการขนส่งทางบก เขตบางขุนเทียน จังหวัดกรุงเทพมหานคร จำนวน 384 คน และนำเสนอผลการวิเคราะห์ โดยแบ่งออกเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครอง

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม

ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ (ตาราง 2 - 3)

ผลการวิเคราะห์ตอนที่ 1 แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ส่วนแรกคือ ส่วนที่เป็นปัจจัยส่วนบุคคล และส่วนที่สองคือ ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ

ปัจจัยส่วนบุคคล (ตาราง 2)

เพศ จากการศึกษาข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ส่วนใหญ่เป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ 69.0 และเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 31.0

อายุ จากการศึกษาข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ร้อยละ 44.5 มีอายุระหว่าง 30-37 ปี รองลงมามีอายุระหว่าง 38-45 ปี คิดเป็นร้อยละ 30.0 อายุระหว่าง 22-29 ปี คิดเป็นร้อยละ 14.8 และอายุระหว่าง 46-54 ปี คิดเป็นร้อยละ 10.7 โดยกลุ่มตัวอย่างมีอายุเฉลี่ยประมาณ 36 ปี ($\overline{X}$ = 36.35)

สถานภาพสมรส จากการศึกษาข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ร้อยละ 56.0 มีสถานภาพสมรส รองลงมามีสถานภาพโสดคิดเป็นร้อยละ 37.5 และมีสถานภาพหม้ายและหย่าร้าง ร้อยละ 3.4 และร้อยละ 3.1 ตามลำดับ

ระดับการศึกษา จากการศึกษาข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ร้อยละ 58.9 มีการศึกษาระดับปริญญาตรี รองลงมามีการศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 36.2 และมีการศึกษาสูงกว่าระดับปริญญาตรี เพียงร้อยละ 4.9

ตาราง 2 จำนวน ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของกลุ่มตัวอย่าง โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (384)	ร้อยละ (100)	$\overline{X}$ (ปี)	S
เพศ				
ชาย	265	69.0		
หญิง	119	31.0		
อายุ			36.35	6.27
22-29	57	14.8		
30-37	171	44.5		
38-45	115	30.0		
46-54	41	10.7		
สถานภาพสมรส				
โสด	144	37.5		
สมรส	215	56.0		
หม้าย	13	3.4		
หย่าร้าง	12	3.1		

ตาราง 2 (ต่อ)

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (384)	ร้อยละ (100)	$\overline{X}$ (ปี)	S
ระดับการศึกษา				
ต่ำกว่าระดับปริญญาตรี	139	36.2		
ระดับปริญญาตรี	226	58.9		
สูงกว่าระดับปริญญาตรี	19	4.9		

ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม (ตาราง 3)

อาชีพ จากการศึกษาข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ร้อยละ 39.8 มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน รองลงมามีอาชีพเจ้าของกิจการ คิดเป็นร้อยละ 29.4 มีอาชีพรับจ้างและรับราชการ เพียงร้อยละ 23.0 และ 7.8 ตามลำดับ

รายได้สุทธิต่อเดือน จากการศึกษาข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นังส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ร้อยละ 39.6 มีรายได้สุทธิต่อเดือน 13,001-18,000 บาท รองลงมามีรายได้สุทธิต่อเดือน 8,001-13,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 25.8 มีรายได้สุทธิต่อเดือน 18,001-23,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 21.9 มีรายได้สุทธิต่อเดือน 23,001-28,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 6.8 และมีรายได้สุทธิต่อเดือนน้อยกว่า 8,001 บาท และมากกว่า 28,001 บาทขึ้นไป มีเพียงร้อยละ 3.6 และ 2.3 ตามลำดับ

พฤติกรรมการทำประกันภัยในอดีต จากการศึกษาข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ก่อนการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ (ก่อน 1 เมษายน 2543) ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ส่วนใหญ่ได้ทำประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 97.1 โดยทำประกันภัยชั้น 1 คิดเป็นร้อยละ 97 ทำประกันภัยชั้น 2 คิดเป็นร้อยละ 1.9 และทำประกันภัยชั้น 3 คิดเป็นร้อยละ 1.1 หลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ (ตั้งแต่ 1 เมษายน 2543 จนถึงวันที่ตอบแบบสอบถาม) ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจส่วนใหญ่ได้ทำประกันภัยรถยนต์คิดเป็นร้อยละ 96.1 โดยทำประกันภัยชั้น 1 คิดเป็นร้อยละ 98.1 ทำประกันภัยชั้น 2 คิดเป็นร้อยละ 0.5 และทำประกันภัยชั้น 3 คิดเป็นร้อยละ 1.4

การรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น จากการศึกษาข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ส่วนใหญ่ทราบและมีความเข้าใจถึงสาระสำคัญของการ

เปลี่ยนแปลงโครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่เป็นอย่างดี คิดเป็นร้อยละ 90.4 รองลงมาคือ ทราบแต่ยังไม่เข้าใจนัก คิดเป็นร้อยละ 8.8 และไม่เคยทราบมาก่อนมีเพียงร้อยละ 0.8

ตาราง 3 จำนวน ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และความเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง โดยจำแนกตามปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม

ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและสังคม	จำนวน (384)	ร้อยละ (100)	$\overline{X}$ (บาท)	S
อาชีพ				
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	30	7.8		
เจ้าของกิจการ	113	29.4		
พนักงานบริษัทเอกชน	153	39.8		
รับจ้าง	88	23.0		
รายได้สุทธิต่อเดือน			15,210	270.4
น้อยกว่า 8,001 บาท	14	3.6		
8,001 – 13,000 บาท	99	25.8		
13,001 – 18,000 บาท	152	39.6		
18,001 – 23,000 บาท	84	21.9		
23,001 – 28,000 บาท	26	6.8		
มากกว่า 28,001 ขึ้นไป	9	2.3		
พฤติกรรมการทำประกันภัยในอดีต				
ก่อนการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ				
- ไม่ได้ทำประกันภัยรถยนต์	11	2.8		
- ทำประกันภัยรถยนต์	373	97.1		
ทำประกันภัยชั้น 1	362	97		
ทำประกันภัยชั้น 2	7	1.9		
ทำประกันภัยชั้น 3	4	1.1		
หลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ				
- ไม่ได้ทำประกันภัยรถยนต์	15	3.9		
- ทำประกันภัยรถยนต์	369	96.1		

ตาราง 3 (ต่อ)

ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม	จำนวน (384)	ร้อยละ (100)
ทำประกันภัยชั้น 1	362	98.1
ทำประกันภัยชั้น 2	2	0.5
ทำประกันภัยชั้น 3	5	1.4
การรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น		
ทราบและมีความเข้าใจเป็นอย่างดี	347	90.4
ทราบแต่ยังไม่เข้าใจนัก	34	8.8
ไม่เคยทราบมาก่อน	3	0.8

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครอง (ตาราง 4 - 5)

จากการวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจมีการประเมินในระดับเห็นด้วย ($\overline{X}$ = 4.02) โดยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการใช้ขนาด ยี่ห้อ รุ่น และอายุของรถยนต์มาเป็นปัจจัยในการคำนวณเบี้ยประกันภัย ($\overline{X}$ = 4.02) รองลงมาคือ เห็นด้วยกับการใช้ข้อมูลของลักษณะการใช้รถ และจำนวนเงินเอาประกันภัย มาเป็นปัจจัยในการคำนวณเบี้ยประกันภัย ($\overline{X}$ = 4.01) เห็นด้วยกับการใช้ข้อมูลของประเภทรถ มาเป็นปัจจัยในการคำนวณเบี้ยประกันภัย ($\overline{X}$ = 4.00) เห็นด้วยกับค่าเบี้ยประกันที่จ่ายอยู่ในปัจจุบัน ($\overline{X}$ = 3.99) และเห็นด้วยกับการคำนวณเบี้ยประกันภัยของกรณีกรมธรรม์แบบระบุชื่อผู้ขับขี่ ใช้วิธีแบ่งกลุ่มตามอายุของผู้ขับขี่ ($\overline{X}$ = 3.97)

จากการวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ มีการประเมินในระดับเห็นด้วย ($\overline{X}$ = 4.07) โดยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการกำหนดความเสียหายส่วนแรก กรณีกรมธรรม์ระบุชื่อผู้ขับขี่ แต่ให้ผู้อื่นที่ไม่ได้ระบุเป็นผู้ขับขี่ ($\overline{X}$ = 4.12) รองลงมาคือ เห็นด้วยกับการกำหนดความเสียหายส่วนแรก กรณีใช้รถผิดประเภท ($\overline{X}$ = 4.07) เห็นด้วยกับการ

กำหนดความเสียหายส่วนแรก กรณีกำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งหมายถึง การเกิดความเสียหายจากการชน โดยไม่สามารถแจ้งคู่กรณีได้ ($\overline{X}$ = 4.04) และเห็นด้วยกับการกำหนดความเสียหายส่วนแรกโดยสมัครใจ ซึ่งหมายถึง ผู้เอาประกันภัยฯสามารถเลือกรับผิดชอบค่าเสียหายส่วนแรกเองได้ โดยจะได้รับส่วนลดเบี้ยประกันภัย ($\overline{X}$ = 3.99) ตามลำดับ

จากการวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านความคุ้มครอง พบว่าผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ มีการประเมินในระดับเห็นด้วย ($\overline{X}$ = 4.09) โดยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการขยายความคุ้มครองรวมไปถึงชีวิตร่างกายของผู้โดยสารในรถยนต์คันที่เอาประกันภัยและการกำหนดระยะเวลาการชำระค่าเบี้ยประกันภัยภายใน 60 วัน ($\overline{X}$ = 4.12) รองลงมาคือ เห็นด้วยกับการเพิ่มจำนวนเงินความคุ้มครองต่อชีวิต และร่างกายของบุคคลภายนอก ($\overline{X}$ = 4.11) เห็นด้วยกับการเพิ่มจำนวนเงินความคุ้มครองความสูญหายและไฟไหม้ของตัวรถยนต์คันที่เอาประกันภัย ($\overline{X}$ = 4.07) และเห็นด้วยกับการเพิ่มจำนวนเงินความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ($\overline{X}$ = 4.04) ตามลำดับ

ตาราง 4 จำนวน ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ โดยจำแนกตามความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่

รายละเอียด	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	$\overline{X}$	S
ด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย						**4.02**	**0.14**
1. ค่าเบี้ยประกันที่จ่าย	3	377	3	1	0	3.99	0.16
ในปัจจุบัน	0.8	98.2	0.8	0.3	0		
2. ระบุชื่อผู้ขับขี่แบ่งตาม	3	371	7	3	0	3.97	0.24
อายุของผู้ขับขี่	0.8	96.6	1.8	0.8	0		
3. ใช้ข้อมูลของ	5	373	6	0	0	4.00	0.17
ประเภทรถในการ	1.3	97.1	1.6	0	0		
คำนวณเบี้ยประกัน							
4. ใช้ข้อมูลลักษณะการ	9	369	5	1	0	4.01	0.22
ใช้รถในการคำนวณเบี้ย	2.3	96.1	1.3	0.3	0		
ประกัน							

ตาราง 4 (ต่อ)

รายละเอียด	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	$\overline{X}$	S
5. ใช้ข้อมูลขนาดของรถยนต์ในการคำนวณเบี้ยประกัน	10 2.6	370 96.4	4 1	0 0	0 0	4.02	0.19
6. ใช้ข้อมูลยี่ห้อและรุ่นของรถยนต์ในการคำนวณเบี้ยประกัน	14 3.6	362 94.3	8 2.1	0 0	0 0	4.02	0.24
7. ใช้ข้อมูลอายุของรถยนต์มาในการคำนวณเบี้ยประกัน	12 3.1	369 96.1	3 0.8	0 0	0 0	4.02	0.20
8. ใช้ข้อมูลจำนวนเงินในการคำนวณเบี้ยประกัน	11 2.9	364 94.8	9 2.3	0 0	0 0	4.01	0.23
ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก						4.07	0.28
9. การกำหนดความเสียหายส่วนแรกโดยสมัครใจ	9 2.3	364 94.8	10 2.6	1 0.3	0 0	3.99	0.25
10. การกำหนดความเสียหายส่วนแรกกรณีกำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย	24 6.3	354 92.2	5 1.3	1 0.3	0 0	4.04	0.29
11. การกำหนดความเสียหายส่วนแรกกรณีใช้รถผิดประเภท	33 8.6	345 89.8	6 1.6	0 0	0 0	4.07	0.31
12. การกำหนดความเสียหายส่วนแรก กรณีกรมธรรม์ระบุชื่อผู้ขับขี่แต่ให้ผู้อื่นที่ไม่ได้ระบุเป็นผู้ขับขี่	39 10.2	341 88.8	4 1	0 0	0 0	4.12	0.37

ตาราง 4 (ต่อ)

รายละเอียด	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	$\overline{X}$	S
ด้านความคุ้มครอง						4.09	0.31
13. ขยายความคุ้มครอง	53	325	6	0	0	4.12	0.37
รวมไปถึงชีวิต ร่างกาย	13.8	84.6	1.6	0	0		
ของผู้โดยสารในรถยนต์							
คันที่เอาประกันภัย							
14. เพิ่มจำนวนเงินความ	48	332	4	0	0	4.11	0.35
คุ้มครองต่อชีวิต ร่างกาย	12.5	86.5	1	0	0		
ของบุคคลภายนอก							
15. เพิ่มจำนวนเงินความ	23	357	2	2	0	4.04	0.29
คุ้มครองความรับ	6	93	0.5	0.5	0		
ผิดชอบต่อทรัพย์สินของ							
บุคคลภายนอก							
16.คุ้มครองความสูญ	38	336	8	2	0	4.07	0.37
หายและไฟไหม้ของตัวรถ	9.9	87.5	2.1	0.5	0		
ยนต์คันที่เอาประกันภัย							
17. กำหนดระยะเวลา	50	332	2	0	0	4.12	0.35
การชำระค่าเบี้ยประ	13	86.5	0.5	0	0		
กันภัยภายใน 60 วัน							

จากการประเมินค่าเฉลี่ยของระดับความคิดเห็น ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ (ตาราง 5) พบว่าผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ มีการประเมินในระดับเห็นด้วยต่อโครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ทั้งในด้านความคุ้มครอง ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย โดยมีระดับค่าเฉลี่ย 4.09 , 4.07 และ 4.02 ตามลำดับ

ตาราง 5 การประเมินค่าเฉลี่ยของระดับความคิดเห็น ของกลุ่มตัวอย่าง ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครอง

รายละเอียด	ค่าเฉลี่ย	ระดับการประเมิน
ด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย	4.02	เห็นด้วย
ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก	4.07	เห็นด้วย
ด้านความคุ้มครอง	4.09	เห็นด้วย

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม (ตาราง 6 - 8)

ผลการวิเคราะห์ตอนที่ 3 แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ความต้องการในการทำประกันภัย ความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัย และความเต็มใจในการทำประกันภัยของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ส่วนที่ 2 คือ ผลการวิเคราะห์อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ โดยแบ่งออกเป็น อุปสงค์ที่มีประสิทธิผล (Effective Demand) และอุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล (Potential Demand) และส่วนที่ 3 คือ ผลการวิเคราะห์อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ทั้งในส่วนของอุปสงค์ที่มีประสิทธิผล (Effective Demand) และ อุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล (Potential Demand) โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม

3.1 ผลการวิเคราะห์ความต้องการในการทำประกันภัย ความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัย และความเต็มใจในการทำประกันภัย ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ (ตาราง 6)

ผลการวิเคราะห์ความต้องการในการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ทุกคนมีความต้องการทำประกันภัยคิดเป็นร้อยละ 100 โดยส่วนใหญ่ ต้องการทำประกันภัยฯ ชั้น 1 มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 93.8 และต้องการทำประกันภัยฯ ชั้น 3 มีเพียงร้อยละ 6.2

ผลการวิเคราะห์ความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัย รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ มีความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 99.0 และไม่มีความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัย มีเพียงร้อยละ 1.0

ผลการวิเคราะห์ความเต็มใจในการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ มีความเต็มใจในการทำประกันภัยฯ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 99.7 และไม่มีความเต็มใจในการทำประกันภัยฯ มีเพียงร้อยละ 0.3

ตาราง 6 จำนวน ค่าร้อยละของความต้องการในการทำประกันภัย ความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัย และความเต็มใจในการทำประกันภัย ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

รายละเอียด	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
ความต้องการในการทำประกันภัยฯ		
- ต้องการทำประกันภัยฯ	384	100
ต้องการทำประกันภัยฯ ชั้น 1	360	93.8
ต้องการทำประกันภัยฯ ชั้น 2	0	0
ต้องการทำประกันภัยฯ ชั้น 3	24	6.2
- ไม่ต้องการทำประกันภัยฯ	0	0
ความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัย		
มีความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัย	380	99.0
ไม่มีความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัย	4	1.0
ความเต็มใจในการทำประกันภัยฯ		
เต็มใจที่จะทำประกันภัยฯ	383	99.7
ไม่เต็มใจที่จะทำประกันภัยฯ	1	0.3

3.2 ผลการวิเคราะห์อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ โดยแบ่งออกเป็น อุปสงค์ที่มีประสิทธิผล (Effective Demand) และ อุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล (Potential Demand) (ตาราง 7)

ผลการวิเคราะห์อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ พบว่า ผู้เอาประกันภัยฯ ส่วนใหญ่มีอุปสงค์ที่มีประสิทธิผล (Effective Demand) กล่าวคือ มีความต้องการในการทำประกันภัย มีความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกัน และมีความเต็มใจในการทำ

ประกันภัยฯ คิดเป็นร้อยละ 99.0 ในส่วนของอุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล (Potentail Demand) นั้นมีเพียงร้อยละ 1.0 ซึ่งผู้เอาประกันภัยฯ ส่วนใหญ่มีความต้องการในการทำประกันภัย และมีความเต็มใจในการทำประกันภัยฯ แต่ขาดความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัย ร้อยละ 75 และมีความต้องการ และมีความสามารถในการจ่ายเบี้ยประกันภัย แต่ไม่เต็มใจในการทำประกันภัยฯ มีเพียงร้อยละ 25

ตาราง 7 จำนวน ค่าร้อยละ ของอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ

รายละเอียด	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
อุปสงค์ที่มีประสิทธิผล (Effective Demand)	380	99.0
อุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล (Potentail Demand)	4	1.0
มีความต้องการ และมีความสามารถในการจ่ายเบี้ยประกัน	1	25
มีความต้องการ และมีความเต็มใจในการทำประกันภัยฯ	3	75

3.3 **ผลการวิเคราะห์อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ทั้งในส่วนของอุปสงค์ที่มีประสิทธิผล (Effective Demand) และ อุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล (Potential Demand) โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม** (ตาราง 8 - 9)

ผลการวิเคราะห์อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ทั้งในส่วนของอุปสงค์ที่มีประสิทธิผล (Effective Demand) และอุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล (Potential Demand) โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ดังนี้ (ตาราง 8)

เพศ จากการศึกษาข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ที่เป็นเพศชายมีอุปสงค์ที่มีประสิทธิผล คิดเป็นร้อยละ 99.2 และมีอุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล เพียงร้อยละ 0.8 รองลงมาเป็นเพศหญิง มีอุปสงค์ที่มีประสิทธิผล คิดเป็นร้อยละ 98.3 และมีอุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล เพียงร้อยละ 1.7

อายุ จากการศึกษาข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ที่มีอายุอยู่ในช่วง 30–37 ปี จะมีอุปสงค์ที่มีประสิทธิผล สูงสุดคิดเป็นร้อยละ 100 และมีอายุอยู่ในช่วง 38-45 ปี และช่วง 22-29 ปี คิดเป็นร้อยละ 99.1 และร้อยละ 94.7 ตามลำดับ ส่วน

อุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล พบว่า ผู้เอาประกันภัยฯ ที่มีอายุ 22-29 ปี คิดเป็นร้อยละ 5.3 และมีอายุ 38-45 ปี เพียงร้อยละ 0.9

สถานภาพสมรส จากการศึกษาข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ที่มีสถานภาพสมรส จะมีอุปสงค์ที่มีประสิทธิผล คิดเป็นร้อยละ 99.5 และมีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 97.9 ในส่วนของอุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล พบว่า ผู้เอาประกันภัยฯ ที่มีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 2.1 และมีสถานภาพสมรส เพียงร้อยละ 0.5

ระดับการศึกษา จากการศึกษาข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี หรือสูงกว่า จะมีอุปสงค์ที่มีประสิทธิผล สูงสุดคิดเป็นร้อยละ 100 รองลงมาคือผู้เอาประกันภัยฯ ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 97.1 และมีอุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล เพียงร้อยละ 2.9

ตาราง 8 จำนวน ค่าร้อยละ ของอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล		อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ					
		Effective Demand		Potential Demand		รวม	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ	ชาย	263	99.2	2	0.8	265	69.0
	หญิง	117	98.3	2	1.7	119	31.0
อายุ	22-29 ปี	54	94.7	3	5.3	57	14.8
	30-37 ปี	171	100	0	0	171	44.5
	38-45 ปี	114	99.1	1	0.9	115	30.0
	46-54 ปี	41	100	0	0	41	10.7
สถานภาพสมรส							
	โสด	141	97.9	3	2.1	144	37.5
	สมรส	214	99.5	1	0.5	215	56.0
	หม้าย	13	100	0	0	13	3.4
	หย่าร้าง	12	100	0	0	12	3.1

ตาราง 8 (ต่อ)

ปัจจัยส่วนบุคคล	อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ					
	Effective Demand		Potential Demand		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ระดับการศึกษา						
ต่ำกว่าปริญญาตรี	135	97.1	4	2.9	139	36.2
ปริญญาตรีหรือสูงกว่า	245	100	0	0	245	63.8

ผลการวิเคราะห์อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ทั้งในส่วนของอุปสงค์ที่มีประสิทธิผล (Effective Demand) และ อุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล (Potential Demand) โดยจำแนกตามปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม ดังนี้ (ตาราง 9)

อาชีพ จากการศึกษาข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ที่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน เจ้าของกิจการ และรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ จะมีอุปสงค์ที่มีประสิทธิผล สูงสุดคิดเป็นร้อยละ 100 รองลงมาคือ อาชีพรับจ้างคิดเป็นร้อยละ 95.5 และมีอุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล เพียงร้อยละ 4.5

รายได้สุทธิต่อเดือน จากการศึกษาข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ที่มีรายได้สุทธิต่อเดือนตั้งแต่ 8,001 บาทขึ้นไป จะมีอุปสงค์ที่มีประสิทธิผล สูงสุดคิดเป็นร้อยละ 100 และมีรายได้น้อยกว่า 8,001 คิดเป็นร้อยละ 71.4 และมีอุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล เพียงร้อยละ 28.6

พฤติกรรมการทำประกันภัยในอดีต จากการศึกษาข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ส่วนใหญ่ที่ทำประกันภัยฯ ในช่วงก่อนการเปลี่ยนโครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ จะมีอุปสงค์ที่มีประสิทธิผล คิดเป็นร้อยละ 99.5 และมีอุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล เพียงร้อยละ 0.5 รองลงมาคือผู้ที่ทำประกันภัยฯ ในช่วงหลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ จะมีอุปสงค์ที่มีประสิทธิผล คิดเป็นร้อยละ 99.4 และมีอุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล เพียงร้อยละ 0.6

การรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น จากการศึกษาข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ที่ทราบถึงสาระสำคัญของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่และมีความเข้าใจเป็นอย่างดี จะมีอุปสงค์ที่มีประสิทธิผล คิดเป็นร้อยละ 99.4 รองลงมาคือ ผู้

เอาประกันภัยฯ ที่ทราบแต่ยังไม่เข้าใจนัก คิดเป็นร้อยละ 97.1 และไม่เคยทราบมาก่อนมีเพียงร้อยละ 66.7 ในส่วนของอุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล พบว่า ผู้เอาประกันภัยฯ ที่ไม่เคยทราบข้อมูลเบื้องต้นมาก่อนคิดเป็นร้อยละ 33.3 รองลงมาคือ ผู้เอาประกันภัยฯ ที่ทราบแต่ยังไม่เข้าใจนัก คิดเป็นร้อยละ 2.9 และ ผู้เอาประกันภัยฯ ที่ทราบและเข้าใจเป็นอย่างดี มีเพียงร้อยละ 0.6

ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ จากการศึกษาข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ที่มีความเห็นด้วยต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกัน ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครอง จะมีอุปสงค์ที่มีประสิทธิผล โดยเฉลี่ยร้อยละ 98.9 และมีอุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล โดยเฉลี่ยร้อยละ 1.1

ตาราง 9 จำนวน ค่าร้อยละ ของอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ โดยจำแนกตามปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม

ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม		อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ					
		Effective Demand		Potential Demand		รวม	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
อาชีพ	รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	30	100	0	0	30	7.8
	เจ้าของกิจการ	113	100	0	0	113	29.4
	พนักงานบริษัทเอกชน	153	100	0	0	153	39.8
	รับจ้าง	84	95.5	4	4.5	88	23.0
รายได้สุทธิต่อเดือน							
	น้อยกว่า 8,001 บาท	10	71.4	4	28.6	14	3.6
	8,001 – 13,000 บาท	99	100	0	0	99	25.8
	13,001 – 18,000 บาท	152	100	0	0	152	39.6
	18,001 – 23,000 บาท	84	100	0	0	84	21.9
	23,001 – 28,000 บาท	26	100	0	0	26	6.8
	มากกว่า 28,001 ขึ้นไป	9	100	0	0	9	2.3

ตาราง 9 (ต่อ)

ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม	อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ					
	Effective Demand		Potential Demand		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
พฤติกรรมการทำประกันภัยในอดีต						
- ก่อนการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ						
ไม่ได้ทำประกันภัย	9	81.8	2	18.2	11	2.9
ทำประกันภัย	371	99.5	2	0.5	373	97.1
- หลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ						
ไม่ได้ทำประกันภัย	13	86.7	2	13.3	15	3.9
ทำประกันภัย	367	99.4	2	0.6	369	96.1
การรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น						
ทราบและเข้าใจเป็นอย่างดี	345	99.4	2	0.6	347	90.4
ทราบแต่ยังไม่เข้าใจนัก	33	97.1	1	2.9	34	8.8
ไม่เคยทราบมาก่อน	2	66.7	1	33.3	3	0.8
ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่						
- ด้านการคำนวณเบี้ยประกัน						
ไม่แน่ใจ	1	100	0	0	1	0.3
เห็นด้วย	372	99.0	4	1.0	376	97.9
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	7	100	0	0	7	1.8
- ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก						
ไม่แน่ใจ	2	100	0	0	2	0.5
เห็นด้วย	348	98.9	4	1.1	352	91.7
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	30	100	0	0	30	7.8
- ด้านความคุ้มครอง						
ไม่แน่ใจ	2	100	0	0	2	0.5
เห็นด้วย	340	98.8	4	1.2	344	89.6
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	38	100	0	0	38	9.9

ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม กับอุปสงค์(Effective Demand) ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม กับอุปสงค์ (Effective Demand) ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของกลุ่มตัวอย่าง โดยการทดสอบสมมติฐานที่ 1 - 12 ด้วยการทดสอบค่าไคสแควร์ ได้ผลดังแสดงในตาราง 10 – 11 ดังนี้

ตาราง 10 จำนวน ค่าร้อยละ ค่าไคสแควร์ ของอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล		อุปสงค์ที่มีประสิทธิผล (Effective Demand)								χ^2
		ทำประกันชั้น 1		ทำประกันชั้น 2		ทำประกันชั้น 3		รวม		
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
เพศ	ชาย	246	93.5	0	0	17	6.5	263	69.2	.032
	หญิง	110	94.0	0	0	7	6.0	117	30.8	
	รวม	356	93.7	0	0	24	6.3	380	100	
อายุ	22-29 ปี	48	88.9	0	0	6	11.1	54	14.2	3.483
	30-37 ปี	162	94.7	0	0	9	5.3	171	45.0	
	38-45 ปี	107	93.9	0	0	7	6.1	114	30.0	
	46-54 ปี	39	95.1	0	0	2	4.9	41	10.8	
	รวม	356	93.7	0	0	24	6.3	380	100	
สถานภาพสมรส										.142
	โสด	132	93.6	0	0	9	6.4	141	37.1	
	สมรส	201	94.0	0	0	13	6.0	214	56.3	
	หม้าย /หย่าร้าง	23	92.0	0	0	2	8.0	25	6.6	
	รวม	356	93.7	0	0	24	6.3	380	100	
ระดับการศึกษา										1.125
	ต่ำกว่าระดับปริญญาตรี	125	92.6	0	0	10	7.4	135	35.5	
	ระดับปริญญาตรี หรือสูงกว่า	231	94.3	0	0	14	5.7	245	64.5	
	รวม	356	93.7	0	0	24	6.3	380	100	

* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตาราง 10 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง เพศ กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้มีค่าเท่ากับ .032 และค่า Sig 2 side = .859 ซึ่งไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ($\chi^2_{0.05,1}$ = 3.841) แสดงว่า เพศ ไม่มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ **(สมมติฐานข้อที่ 1)**

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง อายุ กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้มีค่าเท่ากับ 3.483 และค่า Sig 2 side = .323 ซึ่งไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ($\chi^2_{0.05,3}$ = 7.815) แสดงว่า อายุ ไม่มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ **(สมมติฐานข้อที่ 2)**

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง สถานภาพสมรส กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้มีค่าเท่ากับ .142 และค่า Sig 2 side = .931 ซึ่งไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ($\chi^2_{0.05,2}$ = 5.991) แสดงว่า สถานภาพสมรส ไม่มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ **(สมมติฐานข้อที่ 3)**

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง ระดับการศึกษา กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้มีค่าเท่ากับ 1.125 และค่า Sig 2 side = .930 ซึ่งไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ($\chi^2_{0.05,2}$ = 5.991) แสดงว่า ระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ **(สมมติฐานข้อที่ 4)**

ตาราง 11 จำนวน ค่าร้อยละ ค่าไคสแควร์ ของอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาค สมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ โดยจำแนกตามปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม

ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม	อุปสงค์ที่มีประสิทธิผล (Effective Demand)								χ^2
	ทำประกันชั้น 1		ทำประกันชั้น 2		ทำประกันชั้น 3		รวม		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
อาชีพ									2.95
รับราชการ / รัฐวิสาหกิจ	28	93.3	0	0	2	6.7	30	8.0	
เจ้าของกิจการ	109	96.5	0	0	4	3.5	113	29.7	
พนักงานบริษัทเอกชน	143	93.5	0	0	10	6.5	153	40.3	
รับจ้าง	76	90.5	0	0	8	9.5	84	22.0	
รวม	356	93.7	0	0	24	6.3	380	100	
รายได้สุทธิต่อเดือน									1.60
น้อยกว่า 13,000 บาท	100	91.7	0	0	9	8.3	109	28.4	
13,001 – 23,000 บาท	224	24.9	0	0	12	5.1	236	62.4	
23,001 บาทขึ้นไป	32	91.4	0	0	3	8.6	35	9.2	
รวม	356	93.7	0	0	24	6.3	380	100	
พฤติกรรมการทำประกันภัยในอดีต									
- ก่อนการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ									.621
ไม่ทำประกันภัย	9	100	0	0	0	0	9	2.4	
ทำประกันภัย	347	93.5	0	0	24	6.5	371	97.6	
รวม	356	93.7	0	0	24	6.3	380	100	
- หลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ									.907
ไม่ทำประกันภัย	13	100	0	0	0	0	13	3.4	
ทำประกันภัย	343	93.5	0	0	24	6.5	367	96.6	
รวม	356	93.7	0	0	24	6.3	380	100	
การรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น									2.17
ทราบและเข้าใจอย่างดี	325	94.2	0	0	20	5.8	345	90.8	
ทราบแต่ยังไม่เข้าใจนัก	29	87.9	0	0	4	12.1	33	8.7	
ไม่เคยทราบมาก่อน	2	100	0	0	0	0	2	0.5	
รวม	356	93.7	0	0	24	6.3	380	100	

ตาราง 11 (ต่อ)

ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม	อุปสงค์ที่มีประสิทธิผล (Effective Demand)								χ^2
	ทำประกันชั้น 1		ทำประกันชั้น 2		ทำประกันชั้น 3		รวม		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
ด้านความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่									
- ด้านการคำนวณเบี้ยประกัน									.830
ไม่แน่ใจ	1	100	0	0	0	0	1	0.3	
เห็นด้วย	349	93.8	0	0	23	6.2	372	97.9	
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	6	85.7	0	0	1	14.3	7	1.8	
รวม	356	93.7	0	0	24	6.3	380	100	
- ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก									7.329*
ไม่แน่ใจ	1	50.0	0	0	1	50.0	2	0.5	
เห็นด้วย	328	94.3	0	0	20	5.7	348	91.6	
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	27	90.0	0	0	3	10.0	30	7.9	
รวม	356	93.7	0	0	24	6.3	380	100	
- ด้านความคุ้มครอง									7.893*
ไม่แน่ใจ	1	50.0	0	0	1	50.0	2	0.5	
เห็นด้วย	321	94.4	0	0	19	5.6	340	89.5	
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	34	89.5	0	0	4	10.5	38	10.0	
รวม	356	93.7	0	0	24	6.3	380	100	

* ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากตาราง 11 เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง อาชีพ กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้มีค่าเท่ากับ 2.95 และค่า Sig 2 side = .399 ซึ่งไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ($\chi^2_{0.05,3}$ = 7.815) แสดงว่า อาชีพ ไม่มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ **(สมมติฐานข้อที่ 5)**

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง รายได้สุทธิต่อเดือน กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้มีค่าเท่ากับ 1.60 และค่า Sig 2 side = .499 ซึ่งไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05

(χ^2 $_{0.05,2}$ = 5.991) แสดงว่า รายได้สุทธิต่อเดือน ไม่มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ **(สมมติฐานข้อที่ 6)**

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง พฤติกรรมการทำประกันภัยก่อนการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้มีค่าเท่ากับ .621 และค่า Sig 2 side = .431 ซึ่งไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 (χ^2 $_{0.05,1}$ = 3.841) แสดงว่า พฤติกรรมการทำประกันภัยก่อนการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ไม่มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ **(สมมติฐานข้อที่ 7)**

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง พฤติกรรมการทำประกันภัยหลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้มีค่าเท่ากับ .907 และค่า Sig 2 side = .341 ซึ่งไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 (χ^2 $_{0.05,1}$ = 3.841) แสดงว่า พฤติกรรมการทำประกันภัยหลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ไม่มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ **(สมมติฐานข้อที่ 8)**

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง การรับรู้ข้อมูลเบื้องต้นกับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้มีค่าเท่ากับ 2.17 และค่า Sig 2 side = .338 ซึ่งไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 (χ^2 $_{0.05,2}$ = 5.991) แสดงว่า การรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น ไม่มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภาคสมัครใจภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ **(สมมติฐานข้อที่ 9)**

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้มีค่าเท่ากับ .830 และค่า Sig 2 side = .66 ซึ่งไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 (χ^2 $_{0.05,2}$ = 5.991) แสดงว่า ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ไม่มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ **(สมมติฐานข้อที่ 10)**

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้มีค่าเท่ากับ 7.329 และค่า Sig 2 side = .026 ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ($\chi^2_{0.05,2} = 5.991$) แสดงว่า ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ **(สมมติฐานข้อที่ 11)**

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านความคุ้มครอง กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ พบว่า ค่า χ^2 ที่คำนวณได้มีค่าเท่ากับ 7.893 และค่า Sig 2 side = .019 ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ($\chi^2_{0.05,2} = 5.991$) แสดงว่า ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านความคุ้มครองมีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ **(สมมติฐานข้อที่ 12)**

บทที่ 5
สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

จากการวิเคราะห์และแปรผลข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม และความสัมพันธ์ของปัจจัยดังกล่าวกับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ สามารถสรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ ดังนี้

ความมุ่งหมายของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ตั้งความมุ่งหมายไว้ดังนี้

1. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครอง

2. เพื่อศึกษาอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม

3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และเสียภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ณ กรมการขนส่งทางบก เขตบางขุนเทียน จังหวัดกรุงเทพมหานคร ในช่วงก่อนเดือนมีนาคม 2543 ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้นมากกว่า 500,000 คน โดยศึกษาประชากรที่มาเสียภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในช่วงเดือนกรกฎาคม 2547 ถึงเดือนสิงหาคม 2547

กลุ่มตัวอย่าง และการสุ่มกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

การกำหนดกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างจากสูตร (ยุทธ ไกยวรรณ์ 2545 :105 อ้างอิงจาก W.G.cochran:1953) เนื่องจากไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอนระหว่างทำการเก็บข้อมูล โดยมีจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 384 คน ซึ่งได้มาจากการใช้วิธีการสุ่มตัวอย่าง

แบบบังเอิญ (Accidental Sampling) ในช่วงเดือนกรกฎาคม 2547 ถึงเดือนสิงหาคม 2547 ตั้งแต่เวลา 9.00 – 15.00 น.

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นแบบสอบถามเพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก ด้านความคุ้มครอง และอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครอง

ตอนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ประกอบด้วย ความต้องการทำประกันภัยฯ ความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัย และความเต็มใจในการทำประกันภัยฯ

การวิเคราะห์ข้อมูล

จากข้อมูลในแบบสอบถามที่ได้รับทั้งหมด ผู้วิจัยจะนำมาจัดกระทำข้อมูลโดยการประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/PC Version 10.0 โดยวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

1. วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งประกอบไปด้วย เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้สุทธิต่อเดือน พฤติกรรมการทำประกันภัยในอดีต และการรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น โดยการแจกแจงความถี่และร้อยละ

2. วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครอง โดยการหาค่าเฉลี่ยและค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน

3. วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ซึ่งประกอบไปด้วย ความต้องการทำประกันภัยฯ

ความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัย และความเต็มใจในการทำประกันภัยฯ โดยการแจกแจงความถี่ ร้อยละ

4. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมกับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ โดยการทดสอบค่าไคสแควร์

สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของประชาชนในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา ณ พื้นที่เขตบางขุนเทียน สามารถสรุปผลได้ดังนี้

1. ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม

จากการศึกษาข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ส่วนใหญ่เป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ 69.0 มีอายุระหว่าง 30-37 ปี คิดเป็นร้อยละ 44.5 อายุเฉลี่ยโดยประมาณ 36 ปี ($\overline{X}$ = 36.35) มีสถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 56.0 และมีการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 58.9

จากการศึกษาข้อมูลปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ร้อยละ 39.8 มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน ปัจจุบันมีรายได้สุทธิต่อเดือน 13,001 - 18,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 39.6 ก่อนการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ (ก่อน 1 เมษายน 2543) ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ส่วนใหญ่ได้ทำประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 97.1 โดยเลือกทำประกันภัยชั้น 1 คิดเป็นร้อยละ 97.0 และภายหลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ (ตั้งแต่ 1 เมษายน 2543 จนถึงวันที่ตอบแบบสอบถาม) ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจส่วนใหญ่ได้ทำประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 96.1 โดยเลือกทำประกันภัยชั้น 1 คิดเป็นร้อยละ 98.1 และส่วนใหญ่ ร้อยละ 90.4 ทราบและมีความเข้าใจเป็นอย่างดี เกี่ยวกับสาระสำคัญของโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ ในรูปแบบกรมธรรม์ฉบับใหม่

2. ความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกัน ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครอง

จากการประเมินค่าเฉลี่ยของระดับความคิดเห็น ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ พบว่าผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ มีการประเมินในระดับเห็นด้วย ในด้านความคุ้มครองเป็นอันดับแรก ($\overline{X}$ = 4.09) โดยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการขยายความคุ้มครองรวมไปถึงชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารในรถยนต์คันที่เอาประกันภัย รองลงมาคือในด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก ($\overline{X}$ = 4.07) โดยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับกรณีกรมธรรม์ระบุชื่อผู้ขับขี่ แต่ให้ผู้อื่นที่ไม่ได้ระบุชื่อเป็นผู้ขับขี่ หากเป็นฝ่ายผิด จะต้องรับผิดชอบค่าเสียหายส่วนแรก 6,000 บาท ต่อตัวรถยนต์ และรับผิดชอบค่าเสียหาย 2,000 บาทแรกต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก และสุดท้ายคือในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ($\overline{X}$ = 4.02) โดยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการใช้ขนาด ยี่ห้อ รุ่น และอายุของรถยนต์มาเป็นปัจจัยในการคำนวณเบี้ยประกันภัย

3. อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม

จากการศึกษาข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจทุกคน มีความต้องการทำประกันภัยฯ คิดเป็นร้อยละ 100 โดยส่วนใหญ่ต้องการทำประกันภัยฯ ชั้น 1 มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 93.8 มีความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 99.0 และมีความเต็มใจในการทำประกันภัยฯ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 99.7

อุปสงค์ที่มีประสิทธิผล (Effective Demand)

จากการศึกษาข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 99.2 มีอายุอยู่ในช่วง 30-37 ปี คิดเป็นร้อยละ 100 อายุเฉลี่ยโดยประมาณ 36 ปี ($\overline{X}$ = 36.35) มีสถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 99.5 มีการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่า คิดเป็นร้อยละ 100

จากการศึกษาข้อมูลปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยส่วนใหญ่ มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 100 มีรายได้สุทธิต่อเดือนอยู่ในช่วง 13,001 – 18,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 100 รายได้สุทธิต่อเดือนเฉลี่ยโดยประมาณ 15,200 บาท ($\overline{X}$ = 15,210) ส่วนใหญ่ได้ทำประกันภัยในช่วงก่อนการเปลี่ยนโครงสร้างการ

ประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ คิดเป็นร้อยละ 99.5 ทราบและมีความเข้าใจถึงสาระสำคัญของกรมธรรม์ฉบับใหม่เป็นอย่างดี คิดเป็นร้อยละ 99.4 และมีความเห็นด้วยต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย คิดเป็นร้อยละ 99.0

อุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล (Potential Demand)

จากการศึกษาข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยฯ ร้อยละ 1.7เป็นเพศหญิง มีอายุอยู่ในช่วง 22-29 ปี คิดเป็นร้อยละ 5.3 มีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 2.1 และมีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 2.9

จากการศึกษาข้อมูลปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้เอาประกันภัยร้อยละ 4.5 มีอาชีพรับจ้าง ปัจจุบันมีรายได้สุทธิต่อเดือนน้อยกว่า 8,001 บาท คิดเป็นร้อยละ 28.6 ไม่ได้ทำประกันภัยในช่วงก่อนการเปลี่ยนโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ คิดเป็นร้อยละ 18.2 ไม่เคยทราบถึงสาระสำคัญของกรมธรรม์ฉบับใหม่มาก่อน คิดเป็นร้อยละ 33.3 และมีความเห็นด้วยต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านความคุ้มครอง คิดเป็นร้อยละ 1.2

4. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม กับอุปสงค์ (Effective Demand) ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ พบว่า เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานของการวิจัย

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ พบว่า อาชีพ รายได้สุทธิต่อเดือน พฤติกรรมการทำประกันภัยในช่วงก่อนและหลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ การรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น และความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานของการวิจัย ในขณะที่ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรกและด้านความคุ้มครอง มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานของการวิจัย

อภิปรายผล

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของประชาชนในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา ณ พื้นที่เขตบางขุนเทียน มีประเด็นสำคัญที่จะนำมาอภิปรายผลดังนี้

1. ความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครอง สามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

จากการประเมินค่าเฉลี่ยของระดับความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ (ตาราง 5) พบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ มีการประเมินในระดับเห็นด้วยต่อสาระสำคัญของกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านความคุ้มครอง เป็นอันดับแรก ในขณะที่ด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย จัดอยู่เป็นอันดับสุดท้าย ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากโครงสร้างของกรมธรรม์ฉบับเดิมนั้น จะให้ความคุ้มครองเฉพาะชีวิต และร่างกายของผู้ขับขี่เท่านั้น โดยไม่รวมถึงผู้โดยสารในรถยนต์คันที่เอาประกันภัย ซึ่งจากข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า ผู้เอาประกันภัยฯ ส่วนใหญ่จะมีสถานภาพสมรส น่าจะต้องการหลักประกันในความปลอดภัยให้กับตนเองและบุคคลในครอบครัว ดังนั้น การที่กรมธรรม์ฉบับใหม่ ได้มีการปรับเพิ่มความคุ้มครองพื้นฐานให้สูงขึ้น โดยการขยายความคุ้มครองรวมไปถึงชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารรถยนต์คันที่เอาประกันภัย จะทำให้ผู้เอาประกันภัยสามารถลดภาระค่าใช้จ่ายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุได้นั่นเอง

ในส่วนของความคิดเห็น ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยฯ มีระดับการประเมินเห็นด้วยเป็นอันดับสุดท้าย ในเรื่องการใช้วิธีแบ่งกลุ่มตามอายุของผู้ขับขี่ มาเป็นปัจจัยในการคำนวณค่าเบี้ยประกัน กล่าวคือ ถ้าผู้ขับขี่อยู่ในช่วงวัยรุ่น จะมีความคึกคะนองมากกว่าในวัยอื่น ดังนั้นจึงต้องเสียค่าเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูงกว่า ซึ่งจากสถิติของกรมตำรวจและสมาคมส่งเสริมสวัสดิภาพการจราจร พบว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดความเสี่ยงภัยต่อความเสียหายเกี่ยวกับรถยนต์มากที่สุด ได้แก่ ตัวผู้ขับขี่ ร้อยละ 50 โดยเกิดจากความประมาทและขาดความระมัดระวัง รวมถึงสภาพร่างกายที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการขับรถ เช่น ขับรถขณะเมาสุรา รองลงมาเกิดจากสภาพของตัวรถยนต์ ร้อยละ 25 เกิดจากคนเดินเท้า และเหตุภายนอก ร้อยละ 15 และร้อยละ 10 ตามลำดับ ในขณะที่ผู้เอาประกันภัยฯ ส่วนใหญ่จะเห็นด้วยกับการใช้ขนาด ยี่ห้อ รุ่น และอายุของรถยนต์ มาเป็นปัจจัยในการคำนวณเบี้ยประกันภัยมากที่สุด ทั้งนี้น่าจะเป็นเพราะ ปัจจัยดังกล่าวถือเป็นปัจจัยที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างชัดเจนกว่าเนื่องจากตัวรถยนต์คันที่เอา

ประกันภัย ถ้าได้รับการตรวจสภาพรถถูกต้องตามกฎหมาย จะสามารถให้ความมั่นใจในความปลอดภัยบนท้องถนนได้มากกว่า ทำให้มีความเสี่ยงภัยน้อยกว่านั่นเอง

ในส่วนของความคิดเห็น ในด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก หรือจำนวนเงินค่าความเสียหายในแต่ละครั้งที่ผู้เอาประกันภัยตกลงรับผิดชอบเอง ในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นจากอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะเป็นค่าความเสียหายส่วนแรกโดยสมัครใจ ค่าความเสียหายส่วนแรกจากการใช้รถผิดประเภท และค่าความเสียหายส่วนแรกกรณีกรมธรรม์ระบุชื่อผู้ขับขี่แต่ให้ผู้อื่นที่ไม่ได้ระบุเป็นผู้ขับขี่ ซึ่งมีระดับการประเมินเห็นด้วย ทั้งนี้น่าจะเป็นเพราะ ผู้เอาประกันภัยฯ จำนวนไม่น้อยที่เริ่มเข้าใจถึงสาเหตุที่ต้องมีการกำหนดค่าเสียหายส่วนแรก และเข้าใจถึงสิทธิประโยชน์ ซึ่งในกรมธรรม์ฉบับใหม่มีความชัดเจน และง่ายต่อความเข้าใจมากกว่ากรมธรรม์ฉบับเดิม

2. อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม สามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

จากผลการวิเคราะห์ความต้องการในการทำประกันภัย ความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัย และความเต็มใจในการทำประกันภัย (ตาราง 6) พบว่า ผู้เอาประกันภัยฯ ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งสิ้น 384 คน มีความต้องการในการทำประกันภัยทั้งหมด ทั้งนี้น่าจะเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามนั้น เป็นกลุ่มตัวอย่างที่ได้ทำประกันภัยรถยนต์อยู่แล้ว หรือได้มีการซื้อรถยนต์แบบผ่อนชำระ ซึ่งจะต้องมีการบังคับให้ทำประกันภัย อีกทั้งมีความเห็นว่าอุบัติเหตุสามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาหรือมีความเสี่ยงนั่นเอง ซึ่งเป็นความไม่แน่นอนในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นว่าจะเกิดขึ้นหรือไม่อย่างไร ดังนั้น จึงไม่มีกลุ่มตัวอย่างคนใดเลยที่ไม่ต้องการทำประกันภัยฯ

นอกจากนี้ยังพบว่าผู้เอาประกันภัยฯ ส่วนใหญ่ต้องการทำประกันภัยฯ ชั้น 1 สูงถึงร้อยละ 93.8 ทั้งนี้น่าจะเป็นเพราะว่า ผู้เอาประกันภัยฯ ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างเป็นเจ้าของรถยนต์ใหม่ หรือได้มีการซื้อรถยนต์แบบผ่อนชำระ ซึ่งจะต้องมีการบังคับให้ทำประกันภัยชั้น 1 อีกทั้งกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน ซึ่งมีรายได้เฉลี่ยสุทธิต่อเดือนอยู่ในช่วง 13,001 -18,000 บาท จึงน่าจะมีความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกัน ชั้น 1 นอกจากนี้ประเภทของกรมธรรม์ชั้น 1 ถือเป็นการให้ความคุ้มครองรวม ซึ่งให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดกับตัวรถยนต์คันที่เอาประกันภัยรวมทั้งอุปกรณ์ที่ติดตั้ง ตลอดจนให้ความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สิน การบาดเจ็บหรือสูญเสียชีวิตของบุคคลภายนอกด้วย ขณะที่กรมธรรม์ชั้น 3 จะให้ความคุ้มครองเฉพาะความเสียหายที่เกิดขึ้นกับชีวิต และทรัพย์สินของบุคคลภายนอกเท่านั้น ดังนั้นเพื่อเป็นการลดความเสี่ยงภัย และภาระค่าใช้จ่าย ผู้เอาประกันภัยฯ จึงมีความต้องการในการทำประกันภัยฯ ชั้น 1 มากกว่าการทำประกันภัยฯ ชั้น 3 และประเด็นที่

น่าสนใจคือ ไม่มีกลุ่มตัวอย่างใดเลยที่มีความต้องการทำประกันภัยชั้น 2 ทั้งนี้น่าจะเป็นเพราะความคุ้มครองของกรมธรรม์ประเภท 2 นั้น จะให้ความคุ้มครองเฉพาะกรณี รถสูญหายหรือไฟไหม้และทรัพย์สินของบุคคลภายนอกเท่านั้น อีกทั้งมีอัตราค่าเบี้ยประกันภัยถูกกว่ากรมธรรม์ประเภท 1 เพียงเล็กน้อย แต่กรมธรรม์ประเภท 1 จะให้ความคุ้มครองได้มากกว่า ซึ่งผู้เอาประกันภัยฯ เห็นว่ากรมธรรม์ประเภท 1 คุ้มค่ากว่ากรมธรรม์ประเภท 2 ดังนั้นจึงไม่มีกลุ่มตัวอย่างคนใดเลือกทำประกันภัยชั้น 2 เลย

ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวสอดคล้องกับทฤษฎีอุปสงค์ (Demand) ที่ว่ารายได้เป็นปัจจัยที่กำหนดความสามารถในการบริโภคของผู้บริโภคว่ามีมากน้อยเพียงใด ถ้าผู้บริโภคมีรายได้สูงย่อมแสดงว่าเขาสามารถที่จะใช้เงินเพื่อการบริโภคสินค้าได้ไม่เพียงแต่ในปริมาณที่มากขึ้นยังรวมถึงประเภทของสินค้าและบริการที่หลากหลายได้มากขึ้น

เมื่อพิจารณาในส่วนของอุปสงค์ที่มีประสิทธิผล (Effective Demand) จะเห็นได้ว่า ผู้เอาประกันภัยฯ ส่วนใหญ่จะมีความต้องการในการทำประกันภัยฯ มีความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกัน และมีความเต็มใจในการทำประกันภัยฯ สูงถึงร้อยละ 99.0 ทั้งนี้น่าจะเป็นเพราะ ผู้เอาประกันภัยฯ ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วง 30 - 37 ปี และมีสถานภาพสมรส น่าที่จะต้องการหลักประกันในเรื่องของความปลอดภัยของตนเองและบุคคลในครอบครัวมากกว่าคนโสด เป็นผู้ที่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มีรายได้สุทธิต่อเดือนเฉลี่ยตั้งแต่ 15,000 บาทขึ้นไป ทำให้มีความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกัน อีกทั้งเป็นผู้ที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จึงมีความรู้ความเข้าใจเป็นอย่างดีเกี่ยวกับสาระสำคัญของกรมธรรม์ฉบับใหม่ และสามารถนำมาใช้ประกอบการตัดสินใจในการเลือกทำประกันภัยได้มากกว่าผู้ที่มีการศึกษาต่ำกว่า ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวสอดคล้องกับทฤษฎีอุปสงค์ ที่กล่าวว่าองค์ประกอบของ อุปสงค์ (Demand) จะต้องประกอบไปด้วย ความต้องการซื้อสินค้าหรือบริการนั้น (Want) มีความสามารถในการซื้อสินค้าหรือบริการ หรือมีอำนาจซื้อ(Ability to pay) และมีความเต็มใจที่จะซื้อสินค้าหรือบริการนั้น (Willingness to pay) และยังสอดคล้องกับทฤษฎีการบริหารความเสี่ยงภัย ที่กล่าวว่า เป็นการวางแผน และตัดสินใจของบุคคลหรือธุรกิจ เพื่อลดโอกาสและผลกระทบของความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต หรือลดความรุนแรงของความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้เพื่อที่จะลดค่าใช้จ่ายและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งเป็นการเพิ่มความมั่นคงในการดำรงชีวิต และการดำเนินธุรกิจนั่นเอง

3. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม กับอุปสงค์(Effective Demand) ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ สามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

เพศ

ผู้เอาประกันภัยฯ ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 69.0 (ตาราง 2) โดยผู้เอาประกันภัยฯ ที่มีอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลฯ คิดเป็นร้อยละ 99.2 (ตาราง 8) จากผลการวิเคราะห์ พบว่า เพศ มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ (χ^2 = .032)

จากผลการศึกษาที่ว่า เพศ ไม่มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ทั้งนี้ น่าจะเป็นเพราะในปัจจุบันไม่ว่าจะเป็นเพศชายหรือเพศหญิง ต่างก็มีความเสี่ยงภัยในการขับขี่รถยนต์บนท้องถนนไม่แตกต่างกัน เนื่องจากในสังคมปัจจุบัน เพศหญิง ออกทำงานนอกบ้านมากกว่าแต่ก่อน ความจำเป็นในการใช้รถยนต์จึงมีมากขึ้นตาม ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของชูศักดิ์ บัวแก้วและสุณี กุลตระวุฒิ (2541 : 82) ซึ่งพบว่า เพศไม่มีอิทธิพลต่อการทำประกันภัย และวินาศภัยของผู้อาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งขัดแย้งกับงานวิจัยของประวิทย์ รังสรรค์วิจิตร (2542:68) ซึ่งพบว่า อัตราส่วนโดยรวมของการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภทหนึ่งเป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย ขณะที่การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภทสามเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง

อายุ

ผู้เอาประกันภัยฯ ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 30-37 ปี คิดเป็นร้อยละ 44.5 (ตาราง 2) โดยผู้เอาประกันภัยฯ ที่มีอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลฯ สูงสุดคิดเป็นร้อยละ 100 (ตาราง 8) จากผลการวิเคราะห์ พบว่า อายุ มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภาคสมัครใจภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ (χ^2 = 3.483)

จากผลการศึกษาที่ว่า อายุ ไม่มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ในการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ทั้งนี้ น่าจะเป็นเพราะในปัจจุบันอุบัติเหตุสามารถเกิดขึ้นได้ในทุกช่วงวัย ไม่จำเป็นว่าจะต้องเกิดกับเฉพาะวัยรุ่นเป็นส่วนมาก เพราะผู้ขับขี่ทุกช่วงวัยใด ต่างก็ให้ความระมัดระวังในความความปลอดภัยบนท้องถนนไม่ต่างกัน ซึ่ง

ขัดแย้งกับการศึกษาของศิริวรรณ ไชยสูรยการณ์ (2541 : 92) พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อประกันชีวิต ก็คือ อายุ ผู้ที่มีอายุสูงขึ้น โอกาสในการที่จะซื้อประกันชีวิตก็จะมีมากขึ้นเช่นกัน เนื่องจากเมื่อผู้บริโภคมีอายุที่สูงขึ้น ความรับผิดชอบตลอดจนภาระต่าง ๆ ก็จะเพิ่มขึ้นเช่นกัน ทำให้ผู้บริโภคเหล่านี้มีพฤติกรรมที่ต้องการหลีกเลี่ยงความเสี่ยงมากขึ้น

สถานภาพสมรส

ผู้เอาประกันภัยฯ ส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 56.0 (ตาราง 2) โดยผู้เอาประกันภัยฯ ที่มีอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลฯ คิดเป็นร้อยละ 99.5 (ตาราง 8) จากผลการวิเคราะห์ พบว่า สถานภาพสมรส มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ (χ^2 = .142)

จากผลการศึกษาที่ว่า สถานภาพสมรส ไม่มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ในการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ทั้งนี้ น่าจะเป็นเพราะในสภาพสังคมปัจจุบัน ผู้เอาประกันภัยฯ ที่มีสถานภาพโสดนั้นยังไม่มีภาระค่าใช้จ่ายในด้านครอบครัวมากนัก อีกทั้งไม่อยากเสี่ยงกับภาระในเรื่องของอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้น จึงต้องการหลักประกันความคุ้มครองให้กับชีวิตและทรัพย์สินเช่นเดียวกับคนที่มีสถานภาพสมรส ซึ่งขัดแย้งกับการศึกษาของอำพันธ์ เอมอิ่ม (2538:58) พบว่า สถานภาพสมรส เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันชีวิต

ระดับการศึกษา

ผู้เอาประกันภัยฯ ส่วนใหญ่จบระดับการศึกษาปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 58.9 (ตาราง 2) โดยผู้เอาประกันภัยฯ ที่มีอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลฯ สูงสุดคิดเป็นร้อยละ 100 (ตาราง 8) จากผลการวิเคราะห์ พบว่า ระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ (χ^2 = 1.125)

จากผลการศึกษาที่ว่า ระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ในการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ทั้งนี้ น่าจะเป็นเพราะผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ ส่วนใหญ่มีความรู้และความเข้าใจในเรื่องของสิทธิประโยชน์ในการทำประกันภัยมากขึ้นกว่าแต่ก่อน อีกทั้งกรมธรรม์ฉบับใหม่นั้นชัดเจน และง่ายต่อความเข้าใจ และอาจเป็นด้วยข้อบังคับทางกฎหมายเกี่ยวกับประกันภัยที่จำเป็นต้องทำ ซึ่งขัดแย้งกับงานวิจัยของพร

ทิพย์ วรกิจโภคาทร (2529 : 312 -315) พบว่า การศึกษาเป็นตัวแปรที่สำคัญมาก การศึกษาของผู้รับสารนั้นทำให้พฤติกรรมของผู้รับสารแตกต่างกันไป บุคคลที่มีการศึกษาสูงจะสนใจข่าวสาร ไม่ค่อยเชื่ออะไรง่าย ๆ ต้องมีการทดลองใช้ผลิตภัณฑ์ เพื่อให้ทราบถึงคุณสมบัติที่แท้จริงก่อนตัดสินใจซื้อ

อาชีพ

ผู้เอาประกันภัยฯ ส่วนใหญ่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 39.8 (ตาราง 3) โดยผู้เอาประกันภัยฯ ที่มีอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลฯ สูงสุดคิดเป็นร้อยละ 100 (ตาราง 9) จากผลการวิเคราะห์ พบว่า อาชีพ มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ (χ^2 = 2.95)

จากผลการศึกษาที่ว่า อาชีพ ไม่มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ในการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ทั้งนี้ น่าจะเป็นเพราะในสังคมปัจจุบัน ทุกอาชีพไม่ว่าจะเป็นรับราชการ หรือเอกชน ย่อมมีความเสี่ยงภัยในเรื่องของอุบัติเหตุบนท้องถนนไม่ต่างกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน ไม่มีใครอยากเผชิญกับความเสี่ยง และภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดอาจเกิดจากอุบัติเหตุ ซึ่งขัดแย้งกับงานวิจัยของอัญชนี วิชยาภัยบุนนาค (2540:106) พบว่า ผู้ประกอบอาชีพแตกต่างกัน จะมีพฤติกรรมการทำประกันภัยรถยนต์ที่แตกต่างกันโดยกลุ่มที่เป็นเจ้าของกิจการ ผู้ประกอบอาชีพอิสระ จะมีพฤติกรรมการทำประกันภัยรถยนต์มากที่สุด

รายได้สุทธิต่อเดือน

ผู้เอาประกันภัยฯ ส่วนใหญ่มีรายได้สุทธิต่อเดือนอยู่ในช่วง 13,001 -18,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 39.6 (ตาราง 3) โดยผู้เอาประกันภัยฯ ที่มีอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลฯ สูงสุดคิดเป็นร้อยละ 100 (ตาราง 9) จากผลการวิเคราะห์ พบว่า รายได้สุทธิต่อเดือน มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นังส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ (χ^2 = 1.60)

จากผลการศึกษาที่ว่า รายได้สุทธิต่อเดือน ไม่มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ทั้งนี้ น่าจะเป็นเพราะ ในปัจจุบัน บริษัทประกันภัยต่าง ๆ ได้มีการเสนอเงื่อนไขของการชำระเบี้ยประกันภัยโดยกำหนดให้มีการผ่อนชำระค่าเบี้ยเป็นรายงวดได้ และมีการแบ่งประเภทความคุ้มครองให้เลือก ซึ่ง

ทำให้เป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายของผู้เอาประกันภัยฯ ซึ่งขัดแย้งกับงานวิจัยของพนิต เข็มทองและคณะ (2534:34) พบว่าปัจจัยที่น่าจะมีผลต่อการตัดสินใจเอาประกันภัยหรือไม่เอาประกันภัยคือปัจจัยด้านรายได้

พฤติกรรมการทำประกันภัยในอดีต (ในช่วงก่อน และหลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่)

ผู้เอาประกันภัยฯ ส่วนใหญ่ได้ทำประกันภัยในช่วงก่อน และหลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ คิดเป็นร้อยละ 97.1 และร้อยละ 96.1 (ตาราง 3) โดยผู้เอาประกันภัยฯ ที่มีอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลฯ คิดเป็นร้อยละ 99.5 และร้อยละ 99.4 (ตาราง 9) จากผลการวิเคราะห์ พบว่า พฤติกรรมการทำประกันภัยในช่วงก่อนและหลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ (χ^2 = 1.125)

จากผลการศึกษาที่ว่า พฤติกรรมการทำประกันภัย ในช่วงก่อนและหลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ไม่มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ในการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ทั้งนี้ น่าจะเป็นเพราะผู้เอาประกันภัยพอใจกับสิทธิประโยชน์ที่ได้รับจากการทำประกันภัยรถยนต์ ในช่วงก่อนการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ จึงยินดีและเต็มใจที่จะทำประกันภัยรถยนต์ในครั้งต่อไป ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการรับรู้ (Perception) ที่เกี่ยวกับประสบการณ์ในอดีต (Past experience) บุคคลจะรับรู้ในสิ่งที่ตนเองมีความเชื่อมโยงหรือมีความสัมพันธ์กับประสบการณ์ในอดีต และยังสอดคล้องกับแนวคิดที่ว่า การตัดสินใจเป็นกระบวนการอย่างหนึ่งของมนุษย์ที่ประกอบด้วย ปรากฏการณ์ทางสังคมและตัวบุคคล ซึ่งมีค่านิยมและความเชื่อแฝงอยู่ รวมทั้งทางเลือกที่บุคคลหนึ่งได้เลือก เพื่อก่อให้เกิดพฤติกรรมอันนำไปสู่สภาพที่พึงปรารถนาของตนหรือทางเลือกที่สามารถสร้างความพึงพอใจอันสูงสุด

การรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น

ผู้เอาประกันภัยฯ ส่วนใหญ่ทราบและมีความเข้าใจเป็นอย่างดีถึงสาระสำคัญของกรมธรรม์ฉบับใหม่ คิดเป็นร้อยละ 90.4 (ตาราง 3) โดยผู้เอาประกันภัยฯ ที่มีอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลฯ คิดเป็นร้อยละ 99.4 (ตาราง 9) จากผลการวิเคราะห์ พบว่า การรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้

โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ (χ^2 = 2.17)

จากผลการศึกษาที่ว่า การรับรู้ข้อมูลเบื้องต้น ไม่มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ในการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ทั้งนี้ น่าจะเป็นเพราะผู้เอาประกันภัยฯ ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 63.8 จึงไม่ใช่เรื่องแปลกที่กลุ่มตัวอย่างจะมีความเข้าใจเป็นอย่างดีเกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์ ซึ่งขัดแย้งกับทฤษฎีการรับรู้ (Perception) ที่เกี่ยวกับประสบการณ์ในอดีต (Past experience) บุคคลจะรับรู้ในสิ่งที่ตนเองมีความเชื่อมโยงหรือมีความสัมพันธ์กับประสบการณ์ในอดีต

ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย

จากผลการวิเคราะห์ พบว่า ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ (χ^2 = .830)

จากผลการศึกษาที่ว่า ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ไม่มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ในการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ทั้งนี้ น่าจะเป็นเพราะผู้เอาประกันภัยฯ เห็นว่ากรมธรรม์ฉบับใหม่มีการให้สิทธิประโยชน์ที่มากกว่ากรมธรรม์ฉบับเดิม และคุ้มค่ากับเงินที่จ่ายค่าเบี้ยประกันภัยไป ประกอบกับผู้เอาประกันภัยฯ และมีความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัย

ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก

จากผลการวิเคราะห์ พบว่า ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานที่ตังไว้ (χ^2 = 7.329)

จากผลการศึกษาที่ว่า ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ในการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ทั้งนี้ น่าจะเป็นเพราะ กรมธรรม์ฉบับใหม่นั้นได้กำหนดให้ความเสียหายส่วนแรกเป็นไปตามความสมัครใจของผู้เอาประกันภัยฯ โดยจะได้รับส่วนลดเบี้ยประกันภัยตามอัตราส่วน ทำให้มีทางเลือกเพิ่มมากขึ้นในการที่จะตัดสินใจว่าจะรับค่าเสียหายส่วน

แรกไว้เอง แล้วจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยถูกลง หรือจะไม่รับค่าเสียหายส่วนแรก แต่ต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้น

ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านความคุ้มครอง

จากผลการวิเคราะห์ พบว่า ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านความคุ้มครอง มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ (χ^2 = 7.893)

จากผลการศึกษาที่ว่า ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านความคุ้มครอง มีความสัมพันธ์กับ อุปสงค์ในการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ทั้งนี้ น่าจะเป็นเพราะผู้เอาประกันภัยฯ ส่วนใหญ่ต้องการหลักประกันในเรื่องของความคุ้มครองเป็นสำคัญ ในการตัดสินใจทำประกันภัย

ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาวิจัยเรื่อง อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของประชาชนในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา ณ พื้นที่เขตบางขุนเทียน ในครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังนี้

ข้อเสนอแนะเพื่อนำไปปฏิบัติ

1. จากผลการศึกษาพบว่า ผู้เอาประกันภัยที่เป็นกลุ่มตัวอย่างให้การประเมินระดับความคิดเห็นต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ทั้ง 3 ด้าน กล่าวคือ ด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครอง อยู่ในระดับเห็นด้วย แต่ประเด็นที่น่าสนใจคือด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัยจะอยู่อันดับสุดท้าย ในขณะที่ด้านความคุ้มครองจะเป็นอันดับแรก ซึ่งจากข้อมูลตรงส่วนนี้ผู้วิจัยขอเสนอแนะให้กรมการประกันภัย พิจารณาปรับเปลี่ยนในเรื่องการคำนวณเบี้ยประกันภัยให้สอดคล้องกับด้านความคุ้มครอง อันจะเป็นประโยชน์ต่อการทำประกันภัยในอนาคตต่อไป และควรพิจารณาปรับเปลี่ยนปัจจัยที่ใช้ในการคำนวณเบี้ยประกันภัยใหม่ในบางกรณีเช่น การพิจารณาในเรื่องการใช้วิธีแบ่งกลุ่มตามอายุของผู้ขับขี่ ซึ่งตรงประเด็นนี้ไม่ควรนำมาพิจารณา

2. จากผลการศึกษาพบว่า ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครอง มีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ในการทำประกันภัย

รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ซึ่งจากข้อมูลตรงส่วนนี้ ผู้วิจัยขอเสนอแนะให้กรมการประกันภัยรักษาระดับความสำคัญไว้ และหากมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขไม่ว่าจะเป็นด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก และด้านความคุ้มครองควรให้มีการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่เหมาะสมกว่าเดิม เช่น หากมีการเพิ่มเบี้ยประกันภัยก็ควรจะมีการเพิ่มความคุ้มครองตามมาด้วย เพื่อผู้เอาประกันภัยสามารถได้รับผลประโยชน์ และความคุ้มครองเพิ่มขึ้น ตามจำนวนเบี้ยประกันที่จ่ายเพิ่มขึ้น

3. จากผลการศึกษาพบว่า ผู้เอาประกันภัยฯ ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในครั้งนี้ ไม่มีความต้องการ ในการทำประกันภัยชั้น 2 เลย ดังนั้นผู้วิจัยจึงขอเสนอแนะให้กรมการประกันภัยพิจารณาปรับเปลี่ยนรูปแบบความคุ้มครอง และอัตราค่าเบี้ยประกันภัยของกรมธรรม์ประเภท 2 ให้มีความเหมาะสมมากขึ้น เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกให้กับผู้เอาประกันภัยฯ ได้มากขึ้น

4. จากผลการศึกษาพบว่า ผู้เอาประกันภัยรถยนต์ฯ ส่วนใหญ่จะมีอุปสงค์ที่มีประสิทธิผล (Effective Demand) มากกว่าอุปสงค์ที่ไม่มีประสิทธิผล (Potential Demand) เมื่อจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม ดังนั้นเพื่อรักษาระดับของอุปสงค์ที่มีประสิทธิผล (Effective Demand) ในทุกเพศ ทุกอายุ ทุกระดับการศึกษา ทุกอาชีพ ฯลฯ ทางกรมการประกันภัยควรจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ โดยชี้ให้เห็นถึงสิทธิประโยชน์ของการทำประกันภัย ซึ่งเมื่อประชาชนมีการรับรู้ถึงประโยชน์ที่ได้รับจะทำให้เกิดความสนใจ มีความต้องการและเต็มใจที่จะทำประกันภัยต่อไป และผลที่ตามมาก็คือ บริษัทประกันภัยจะได้ลูกค้าเพิ่ม หรือยังคงรักษาลูกค้าเดิมไว้ได้ ในขณะเดียวกันทางบริษัทประกันภัยเองก็ควรมีการนำเสนอ กลยุทธ์ทางการตลาดเข้ามาใช้ด้วย เพื่อดึงดูดความสนใจในการทำประกันภัย เช่น การจัดโปรโมชั่น การแจกของสมนาคุณ ประเภทและความหลากหลายของการทำประกันภัย เป็นต้น ซึ่งเมื่อผู้เอาประกันภัยได้รับข้อมูล แล้วเกิดความสนใจก็จะทำให้มีการตัดสินใจเลือกทำประกันภัยได้มากขึ้น

5. จากผลการศึกษาพบว่า ผู้เอาประกันภัยฯ ส่วนใหญ่ทราบและมีความเข้าใจถึงสาระสำคัญของกรมธรรม์ฉบับใหม่เป็นอย่างดี ดังนั้น ก่อนตัดสินใจซื้อกรมธรรม์ชนิดใด ควรขอตัวอย่างกรมธรรม์จากบริษัทต่าง ๆ ที่ได้รับความยินยอมโดยทั่วไปมาพิจารณาเปรียบเทียบเงื่อนไขต่าง ๆ เพื่อให้แน่ใจว่ากรมธรรม์ที่ตัดสินใจซื้อนั้นตรงกับความต้องการ และสามารถปฏิบัติได้ตามเงื่อนไข นอกจากนี้ควรติดต่อเอาประกันกับบริษัทรับประกัน หรือตัวแทนของบริษัทที่ได้รับมอบหมายอย่างถูกต้อง ทั้งนี้เพื่อที่จะได้รับความคุ้มครองที่แน่นอนกว่า

6. เพื่อเป็นการส่งเสริมตลอดจนพัฒนาและวางแนวทางในการส่งเสริมการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ในกลุ่มตัวอย่างที่ยังไม่ได้มีการทำประกันภัย กรมการประกันภัยและบริษัทประกันภัยควรจะให้ความสำคัญกับมาตรการทางด้านราคาเบี้ยประกัน และการจำแนกประเภท

ของการให้ประกันภัยที่กำหนดรูปแบบ ประเภท ลักษณะการใช้งานรถยนต์และผู้ใช้รถยนต์ให้เหมาะสม ซึ่งหมายถึงการกำหนดวิธีการแบ่งตลาดให้ชัดเจน เพื่อเป็นการขยายการทำประกันภัยรถยนต์แบบสมัครใจเพิ่มขึ้นสำหรับผู้ที่ยังไม่ทำประกันภัย

7. การให้ความสำคัญกับการคุ้มครองผู้บริโภค โดยทางกรมการประกันภัยควรจัดตั้งหน่วยงานที่สามารถรับเรื่องราวที่ผู้เอาประกันภัยไม่ได้รับความเป็นธรรมจากการทำประกันภัย หรือมีข้อกรณีพิพาทระหว่างผู้เอาประกันภัยกับและบริษัทประกันภัย ทั้งนี้เพื่อเป็นการปกป้องและรักษาผลประโยชน์ของผู้เอาประกันภัยที่ถูกเอารัดเอาเปรียบจากบริษัทประกันภัย ซึ่งจะทำให้ผู้เอาประกันภัยมีความมั่นใจที่ได้รับสิทธิ์ในการดูแลและชดใช้ค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย ทั้งนี้การดำเนินการดังกล่าวจะช่วยสร้างความน่าเชื่อถือให้กับกิจการประกันภัยรถยนต์ในภาพรวม นอกจากนี้ทางกรมการประกันภัยควรมีการประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่สำคัญของบริษัทประกันภัย และเสริมสร้าง สนับสนุนการให้ความรู้และสร้างความเข้าใจต่อประชาชนเกี่ยวกับความจำเป็นของการทำประกันภัยรถยนต์อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างตลาดใหม่ และเพิ่มความสามารถในการตัดสินใจทำประกันภัยของประชาชนต่อไป

8. ทางกรมการประกันภัย และบริษัทประกันภัย ควรที่จัดให้มีการทำข้อมูลประวัติกลางสำหรับผู้เอาประกันภัยรถยนต์ เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวใช้ในการพิจารณาการเสี่ยงภัยของผู้เอาประกันภัยหรือลูกค้าที่จะซื้อประกันภัย ซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะทำการรวบรวมประวัติด้านการประกันภัยของผู้เอาประกันภัยแต่ละราย ซึ่งจะช่วยให้บริษัทประกันภัยรถยนต์สามารถคำนวณค่าเบี้ยประกันภัยและรูปแบบการประกันภัยให้เหมาะสมกับสภาพความเสี่ยงภัยของผู้เอาประกันภัยแต่ละราย อันจะเป็นผลประโยชน์ให้กับทุกฝ่าย ไม่ว่าบริษัทประกันภัย ผู้เอาประกันภัยที่มีความเสี่ยงน้อยก็ไม่ต้องแบกรับภาระให้กับลูกค้าที่มีความเสี่ยงสูง

ข้อเสนอแนะสำหรับการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. การศึกษาวิจัยครั้งต่อไป ควรศึกษาในเรื่องเดิมแต่ขยายขอบเขตไปในเขตอื่นๆ ของกรุงเทพฯ เช่น เขตจตุจักร หรือขยายพื้นที่ศึกษาไปทั่วประเทศได้ก็จะเป็นการดี เช่นตามจังหวัดสำคัญ ได้แก่ เชียงใหม่ สงขลา ภูเก็ต ทำให้เห็นแนวโน้มของอุปสงค์ในการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ตามลักษณะปัจจัยส่วนบุคคลเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปด้วย

2. การศึกษาวิจัยครั้งต่อไป ควรศึกษาเปรียบเทียบเกี่ยวกับการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ โดยทำการเปรียบเทียบและวัดความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงสร้างการประกันภัย ภาคสมัครใจ ในแต่ละรูปแบบ เพื่อนำข้อมูลที่ได้มา

ปรับเปลี่ยนโครงสร้างการประกันภัย ภาคสมัครใจ ให้สอดคล้อง และเป็นประโยชน์ต่อผู้เอาประกันภัยมากที่สุด

3. การศึกษาวิจัยครั้งต่อไป ควรศึกษาเปรียบเทียบสาระสำคัญของโครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในการทำประกันภัยชั้น 1 ชั้น 2 และชั้น 3 ให้ละเอียดลงไปว่าในแต่ละระดับชั้นมีสาระสำคัญที่เปลี่ยนแปลงไปจากโครงสร้างกรมธรรม์ฉบับเดิมมากน้อยเพียงใด ทั้งนี้เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยได้มีข้อมูลประกอบการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ได้ดียิ่งขึ้น

4. การศึกษาวิจัยครั้งต่อไป ควรศึกษาในเรื่องเดิมซ้ำอีกครั้ง โดยกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามจะต้องไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างเดิม เพื่อให้ครอบคลุมและได้คำตอบที่แน่นอนกว่า

5. การศึกษาวิจัยครั้งต่อไป ควรศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับรูปแบบความคุ้มครองของกรมธรรม์ประเภท 2 เพื่อให้ได้คำตอบที่ชัดเจนว่าเหตุใดกรมธรรม์ประเภท 2 จึงไม่เป็นที่ต้องการของผู้เอาประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

กรมการประกันภัย.(2543). จำนวนบริษัทและประเภทของธุรกิจประกัน วินาศภัย. (Online) " *Available : http://www.doi.go.th/statc/statcnl.htm.*"

กรมการประกันภัย. (2543). *ว่าด้วยเรื่องประกันภัยรถยนต์แบบใหม่*. กรุงเทพฯ : กระทรวงพาณิชย์.

กรีทิพย์ มงคลชัยอรัญญา (2545). *ธุรกิจประกันภัยและหลักการประกันภัย*. เอกสารการฝึกอบรม : บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน)

กองนโยบายและระบบสารสนเทศ. 2544ก *"กรมการประกันภัย: ภารกิจรับผิดชอบและผลการดำเนินงาน"*. น. 12-24. 22 ปี กรมการประกันภัย. กรุงเทพมหานคร:

กองนโยบายและระบบสารสนเทศ. 2544ข *"ธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย ในรอบ 5 ปี (2539 – 2543)"*.น.57. 22 ปี กรมการประกันภัย. กรุงเทพมหานคร

กัลยา วาณิชย์บัญชา (2546). *การใช้ SPSS for window ในการวิเคราะห์ข้อมูล*.ภาควิชาสถิติ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

แก้วกานดา แสงพลสิทธ์ (2546) *ความพึงพอใจในการใช้บริการประกันอัคคีภัยของประชาชนใน กรุงเทพฯ* วิทยานิพนธ์ บธ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. ถ่ายเอกสาร.

คฑาวุธ ศิริวัฒน์. (2542). *ปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของลูกค้าที่ทำประกันชีวิตไว้กับบริษัท AIA*. วิทยานิพนธ์ บธ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น. ถ่ายเอกสาร.

เจริญ เจษฎาวัลย์.(2545).*การบริหารความเสี่ยง*. กรุงเทพฯ : บริษัท พอดี จำกัด

ชุมพร สมร่าง.(2541) *เศรษฐศาสตร์จุลภาควิเคราะห์*. กรุงเทพ : คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย.

ชูศรี วงศ์รัตนะ. (2546). *เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย*. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพ : เทพนิมิตการพิมพ์.

ชูศักดิ์ บัวแก้ว และสุณี กุลตระวุฒิ. (2541). *ลักษณะการทำประกันชีวิตและการทำวินาศภัยของผู้อาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์ บธ.ม. กรุงเทพฯ : คณะพาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ . ถ่ายเอกสาร

ดิเรก ศรีวรรณวัฑฒ์.(2538). *เศรษฐศาสตร์ผู้บริโภค*. พิมพ์ครั้งที่ 2.กรุงเทพฯ : กรมอาชีวศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ

ทิพย์ ตรงธรรมกิจ. (2541). *อุตสาหกรรมรถยนต์*. หน้า 1-6. สายนโยบายการเงิน ฝ่ายภาคการผลิต ธนาคารแห่งประเทศไทย.

ทัศนีย์ ศรีกัลยา.(2538). *ความคิดเห็นของผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีต่อการทำประกันชีวิต* สารนิพนธ์บริหารธุรกิจ กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร

ธำรงค์ อุดมไพจิตรกุล.(2544). *เศรษฐศาสตร์การจัดการ*. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : โครงการตำราคณะสังคมศาสตร์.มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

นราทิพย์ ชุติวงศ์.(2546). *เศรษฐศาสตร์การจัดการ*. พิมพ์ครั้งที่ 4 (ฉบับปรับปรุง) กรุงเทพฯ : คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

บันลือศักดิ์ ปุสสะรังษี. (2535). *ความสัมพันธ์ระหว่างการขยายตัวของธุรกิจประกันชีวิตและรายได้ประชาชาติ*.วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

บุญชม ศรีสะอาด. (2542). *วิธีการทางสถิติสำหรับการวิจัย*. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : สุวีริยาสาสน์.

บุศรา อึ้งภากรณ์. (2539).*การประกันภัย*. กรุงเทพฯ : ส. มงคลการพิมพ์.

ปรมะ สตะเวทิน. (2531). *การสื่อสารมวลชนกระบวนการและทฤษฎี*. กรุงเทพฯ : ภาพพิมพ์.

ประวิทย์ รังสรรค์วิจิตร. (2542).*ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์ บธ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

พรทิพย์ วรกิจโภคาทร. (2529). *การวิจัยประชาสัมพันธ์*. คณะวารสารศาสตร์และสื่อสารมวลชน กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

พนิต เข็มทอง และคณะ. (2534). *ทัศนคติของผู้ขอประกันภัยรถยนต์และอัตราดอกเบี้ยประกัน*. รายงานผลการวิจัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

พนิดา สุจิระและคณะ. (2531) *ทัศนคติของลูกจ้างในสถานประกอบการในเขตกรุงเทพมหานครที่มีต่อการทำประกันชีวิต*. วิทยานิพนธ์ บธ.ม. กรุงเทพฯ :มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

พวงเพ็ญ ฉิวพันธ์. (2539). *ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการทำประกันชีวิตและวินาศภัยในประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์ บธม. (เศรษฐศาสตร์). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกริก.

พวงรัตน์ ทวีรัตน์. (2543). *วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์*. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ : สำนักงานทดสอบทางการศึกษาและจิตวิทยา. มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.(2531). *เอกสารการสอนชุดวิชา จิตวิทยาทั่วไป*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. (หน่วยที่ 8-15).

ยุทธ ไกยวรรณ์. (2545). *พื้นฐานการวิจัย*. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ สุวีริยาสาส์น

รุ่งโรจน์ เบญจมสุทิน.(2543). *เศรษฐศาสตร์การจัดการ*. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

รัตนา สายคณิต.(2539). *เศรษฐศาสตร์เพื่อการจัดการ*. โครงการตำราเรียน ลำดับที่ 31. ศูนย์บริการเอกสารวิชาการคณะเศรษฐศาสตร์. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. พิมพ์ครั้งที่ 1. โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

วิทยา สุขพลชัย. (2546). *การบริหารความเสี่ยง*. กรุงเทพฯ : สถาบันบัณฑิตวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี.

วิเชียร เกตุสิงห์.(2538). *การวิจัยเชิงปฏิบัติ*. พิมพ์ครั้งที่ 3.กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช.

ศิริวรรณ ไชยสูรยการณ์.(2541) *พฤติกรรมการเลือกซื้อประกันชีวิตในเขตกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์พัฒนาการเศรษฐกิจ กรุงเทพฯ : คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ. (2541). *การบริหารการตลาดยุคใหม่*. กรุงเทพฯ : ธีระฟิล์ม และไซเท็กซ์

สมจิตต์ มารัตนชัย. (2540). *การวิเคราะห์ความเสี่ยงการเลือกใช้บริษัทประกันภัย กรณีศึกษา บริษัทรัตนโกสินทร์ประกันภัย จำกัด ประเภทประกันวินาศภัย*. วิทยานิพนธ์ บธ.ม. กรุงเทพ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น. ถ่ายเอกสาร.

สมภพ วงศ์วิชิต.(2545). *การพัฒนาธุรกิจประกันภัยรถยนต์*. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตร์มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สรยุทธ มีนะพันธ์.(2535).*เศรษฐศาสตร์การจัดการ องค์กรธุรกิจ*. กรุงเทพฯ : สแตรทโทโนมิกส์.

สร้อยตระกูล อรรถมานะ.(2545). *จิตวิทยาองค์การ*. กรุงเทพฯ : โครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย.

สิทธิโชค ศรีเจริญ.(2529). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย* : สมาคมประกันวินาศภัย.

สุวรรณา ธุวโชติ.(2544). *วิธีวิจัยทางสหกรณ์*. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ส่วนคณิตศาสตร์ประกันภัยรถ. 2544. *เอกสารประกอบคำบรรยายโครงการอบรมและทบทวนให้ความรู้เรื่อง พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535*. สำนักทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ, กรมการประกันภัย (อัดสำเนา).

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศน์. (2544). *สถิติคดีจราจรทางบก*. จากการรวบรวมข้อมูลฝ่ายข้อมูลและสารสนเทศน์ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ.

สำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ. 2542. *แบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัย. รถยนต์ และเอกสารแนบท้าย พิกัดอัตราเบี้ยประกันรถยนต์ 2542*. กรุงเทพมหานคร: กรมการประกันภัย.

สำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ. 2543. *"การประกันภัยรถยนต์ใหม่"*. น.123. 21 ปี กรมการประกันภัย.กรงเทพมหานคร: กรมการประกันภัย

สำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ. 2544ข *ไขข้อข้องใจการประกันภัยรถยนต์*. สำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ, กรมการประกันภัย (อัดสำเนา)

อัญชนี วิชยาภัยบุนนาค (2540). *ปัจจัยที่ส่งผลในการทำประกันภัยรถยนต์*. วิทยานิพนธ์ บธ.ม. เศรษฐศาสตร์ กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

อ้อทิพย์ ราษฎร์นิยม (2535). *เศรษฐศาสตร์การจัดการ*. ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.

อำพันธ์ เอมอิ่ม (2538). *ปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการทำประกันชีวิตของประชาชนเขต กรุงเทพมหานคร.* วิทยานิพนธ์ บริหารธุรกิจ ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

อำนวย ศุภเวชย์. (2542). *รู้ทันประกันรถยนต์.* (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพมหานคร: บ. ฐานการพิมพ์ จก.

Bob Ritchie and David Marshall, *Business risk management*. London : Chapman & Hall, 1993

Cronbach,Lee Joseph.(1970).*Essentials of Psychological Testing*.3 rd ed.New York : Harper and Row.

Davids Nachmias. *Research Methods in the Social Sciences*. New York : St.Martin s Press.Inc.,1999.

George E.Rejda. *Principles of risk management and insurance*. 4th ed New York : Harper Collins, 1992.

Mark Hirschey,James L.Pappas. *Managerial economics*. The Dryden Press, Eighth edition.1996.

Paul G.Keat, Philip K.Y.Young. *Managerial economics : Economic Tools for Today's Decision Makers*. Prentice Hal International, Inc.: second edition : 1996.

http://www.natinsure.com/tips_carnew.html

ԱԲՊՄՍՆԼՍ

ภาคผนวก ก

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแบบสอบถาม

ภาคผนวก ก
รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแบบสอบถาม

1. อาจารย์ประพาฬ เฟื่องฟูสกุล	อาจารย์ประจำภาควิชาเศรษฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
2. คุณทิวา วงศ์ทนาภา	ผู้จัดการส่วนกำหนดนโยบายและอัตราเบี้ยประกัน บริษัท ธนชาติประกันภัย จำกัด

ภาคผนวก ข

หนังสือขอความอนุเคราะห์ในการตอบแบบสอบถาม

ที่ ศธ 0519.12/๖๑๑๑

บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

๙ กรกฎาคม 2547

สำนักทะเบียนและภาษีรถ
เลขรับที่ 8606
วันที่ 12 ก.ค. 2547
เวลา 13.40 น.
กรมการขนส่งทางบก

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เพื่อการวิจัย

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถยนต์ เขตจตุจักร

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม

เนื่องด้วย นางสาวลดาวัลย์ คุณมงคล นิสิตระดับปริญญาโท สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ทำสารนิพนธ์ เรื่อง "อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของประชาชนในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา ณ พื้นที่เขตบางขุนเทียน" โดยมี รองศาสตราจารย์พิศมัย จารุจิตติพันธ์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ ในการนี้ นิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย โดยขอให้ผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และเสียภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล กรมการขนส่งทางบก เขตบางขุนเทียน และเขตตลิ่งชัน จำนวน 414 คน ตอบแบบสอบถามอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของประชาชนในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา ณ พื้นที่เขตบางขุนเทียน ในระหว่างเดือน กรกฎาคม - สิงหาคม 2547

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์ ได้โปรดพิจารณาให้ นางสาวลดาวัลย์ คุณมงคล ได้เก็บข้อมูลในการทำสารนิพนธ์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(นายธรเนตร ดังรวมทรัพย์)
ผนท.
14 ก.ค. 2547

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ เพ็ญสิริ จีระเดชากุล)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
โทร. 02-664-1000 ต่อ 5618, 5731

หมายเหตุ : ต้องการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อนิสิต โทรศัพท์ มือถือ 09-8878605

ที่ ศธ 0519.12/๗๔๖

บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

8 กรกฎาคม 2547

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เพื่อพัฒนาเครื่องมือการวิจัย

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งตลิ่งชัน เขตพื้นที่ 2

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม

เนื่องด้วย นางสาวลดาวัลย์ คุณมงคล นิสิตระดับปริญญาโท สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ทำสารนิพนธ์ เรื่อง "อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของประชาชนในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา ณ พื้นที่เขตบางขุนเทียน" โดยมี รองศาสตราจารย์พิศมัย จารุจิตติพันธ์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ ในการนี้ นิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลเพื่อพัฒนาเครื่องมือการวิจัย โดยขอให้ผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และเสียภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล กรมการขนส่งทางบก เขตตลิ่งชัน จำนวน 30 คน เป็นกลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของประชาชนในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา ณ พื้นที่เขตบางขุนเทียน ในระหว่างเดือนกรกฎาคม - สิงหาคม 2547

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์ ได้โปรดพิจารณาให้ นางสาวลดาวัลย์ คุณมงคล ได้เก็บข้อมูลในการทำสารนิพนธ์ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาคุณภาพการศึกษา และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ เพ็ญสิริ จีระเดชากุล)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
โทร. 02-664-1000 ต่อ 5618, 5731

หมายเหตุ : ต้องการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อนิสิต โทรศัพท์ มือถือ 09-8878605

ที่ ศธ 0519.12/ ๒๗๙

บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

8 กรกฎาคม 2547

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เพื่อการวิจัย

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่ง บางขุนเทียน เขตพื้นที่ 1

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม

เนื่องด้วย นางสาวลดาวัลย์ คุณมงคล นิสิตระดับปริญญาโท สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ทำสารนิพนธ์ เรื่อง "อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของประชาชนในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา ณ พื้นที่เขตบางขุนเทียน" โดยมี รองศาสตราจารย์พิศมัย จารุจิตติพันธ์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ ในการนี้ นิสิตมีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย โดยขอให้ผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และเสียภาษีรถยนต์นั่งส่วนบุคคล กรมการขนส่งทางบก เขตบางขุนเทียน จำนวน 384 คน ตอบแบบสอบถาม อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของประชาชนในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา ณ พื้นที่เขตบางขุนเทียน ในระหว่างเดือนกรกฎาคม - สิงหาคม 2547

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์ ได้โปรดพิจารณาให้ นางสาวลดาวัลย์ คุณมงคล ได้เก็บข้อมูลในการทำสารนิพนธ์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ เพ็ญสิริ จีระเดชากุล)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
โทร. 02-664-1000 ต่อ 5618, 5731

หมายเหตุ : ต้องการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อนิสิต โทรศัพท์ มือถือ 09-8878605

ภาคผนวก ค
แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

แบบสอบถาม
เรื่อง อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ของประชาชนในกรุงเทพมหานคร. กรณีศึกษา ณ พื้นที่เขตบางขุนเทียน

<u>คำชี้แจง</u>

แบบสอบถามฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำสารนิพนธ์ (Master 's Project) หลักสูตรเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ เรื่อง "อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ของประชาชนในกรุงเทพมหานคร. กรณีศึกษา ณ พื้นที่เขตบางขุนเทียน" โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาความคิดเห็นและอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการสำรวจจะนำไปแปรผลและสรุปผลในภาพรวม ซึ่งจะเป็นประโยชน์ทั้งต่อตัวท่านและกรมการประกันภัย ในการที่จะพิจารณาโครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ให้มีความเหมาะสมกับความต้องการของผู้เอาประกันภัยได้ดียิ่งขึ้น โดยแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคม ของผู้ตอบแบบสอบถาม มีลักษณะเป็นคำถามปลายปิด

ตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่ ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรกและด้านความคุ้มครอง เป็นแบบสอบถามมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale)

ตอนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่

ขอความกรุณาท่านตอบแบบสอบถามทุกข้อให้ตรงกับความเป็นจริงตามความคิดเห็นของท่านมากที่สุด คำตอบของท่านจะถือเป็นความลับ และไม่มีผลกระทบใด ๆ กับตัวท่าน

ขอขอบพระคุณในการตอบแบบสอบถาม
ลดาวัลย์ คุณมงคล
นิสิตปริญญาโท สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

<u>คำชี้แจง</u> โปรดเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ☐ หน้าคำตอบ และกรอกข้อความลงในช่องว่างที่กำหนดให้ทั้งตอนที่ 1 ตอนที่ 2 และตอนที่ 3

<u>ตอนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคม</u>

1. เพศ

☐ ชาย ☐ หญิง

2. อายุ ..... ปี

3. สถานภาพสมรส

☐ โสด ☐ หย่าร้าง

☐ สมรส ☐ อื่น ๆ (ระบุ .....)

☐ หม้าย

4. ระดับการศึกษาสูงสุด

☐ ต่ำกว่าระดับปริญญาตรี

☐ ระดับปริญญาตรี

☐ สูงกว่าระดับปริญญาตรี

5. อาชีพในปัจจุบันของท่าน

☐ รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ ☐ เจ้าของกิจการ

☐ พนักงานบริษัทเอกชน ☐ รับจ้าง

6. รายได้สุทธิที่ท่านได้รับต่อเดือน (รายได้สุทธิ หมายถึง ค่าจ้าง หรือเงินเดือนหลังหักค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ได้แก่ ภาษีเงินได้ กองทุนประกันสังคม และกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ แต่ไม่รวมค่าทำงานล่วงเวลา และรายได้อื่น ๆ ที่มิได้รับประจำ)

☐ น้อยกว่า 8,001 บาท ☐ 8,001 – 13,000 บาท

☐ 13,001 – 18,000 บาท ☐ 18,001 – 23,000 บาท

☐ 23,001 – 28,000 บาท ☐ มากกว่า 28,001 ขึ้นไป

7. ก่อนการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ **(ก่อน 1 เมษายน 2543)** ท่านได้ทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจไว้หรือไม่

☐ ไม่ได้ทำประกันภัยรถยนต์

(โปรดระบุเหตุผล.....)

☐ ทำประกันภัยรถยนต์

(โปรดระบุประเภทของกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่ท่านทำ)

☐ ชั้น 1 (ระบุค่าเบี้ยประกันภัยโดยประมาณ.....บาท)

☐ ชั้น 2 (ระบุค่าเบี้ยประกันภัยโดยประมาณ.....บาท)

☐ ชั้น 3 (ระบุค่าเบี้ยประกันภัยโดยประมาณ.....บาท)

8. ภายหลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ **(ตั้งแต่ 1 เมษายน 2543 จนถึงวันที่ตอบแบบสอบถาม)** ท่านทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจหรือไม่

☐ ไม่ได้ทำประกันภัยรถยนต์

(โปรดระบุเหตุผล.....)

☐ ทำประกันภัยรถยนต์

(โปรดระบุประเภทของกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่ท่านทำ)

☐ ชั้น 1 (ระบุค่าเบี้ยประกันภัยโดยประมาณ.....บาท)

☐ ชั้น 2 (ระบุค่าเบี้ยประกันภัยโดยประมาณ.....บาท)

☐ ชั้น 3 (ระบุค่าเบี้ยประกันภัยโดยประมาณ.....บาท)

9. ก่อนที่ท่านจะตัดสินใจทำ (หรือไม่ทำ) ประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ (ในข้อ 8) ท่านทราบสาระสำคัญของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ ในรูปแบบกรมธรรม์ฉบับใหม่มาก่อนหรือไม่ **(ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2543 จนถึงวันที่ตอบแบบสอบถาม)**

☐ ทราบและมีความเข้าใจเป็นอย่างดี

☐ ทราบ แต่ยังไม่เข้าใจนัก

☐ ไม่เคยทราบมาก่อน

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นที่มีต่อกรมธรรม์ฉบับใหม่

รายละเอียด	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
ด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัย					
1. ค่าเบี้ยประกันที่ท่านจ่ายอยู่ในปัจจุบัน	.....	.....	.....	.....	.....
2. การคำนวณเบี้ยประกันภัยของกรมธรรม์แบบระบุชื่อผู้ขับขี่ ใช้วิธี**แบ่งกลุ่มตามอายุของผู้ขับขี่**	.....	.....	.....	.....	.....
3. การคำนวณเบี้ยประกันโดยใช้ข้อมูลของ**ประเภทรถ**มาเป็นปัจจัยในการคำนวณเบี้ยประกัน	.....	.....	.....	.....	.....
4. การคำนวณเบี้ยประกันโดยใช้ข้อมูล**ลักษณะการใช้รถ**มาเป็นปัจจัยในการคำนวณเบี้ยประกัน	.....	.....	.....	.....	.....
5. การคำนวณเบี้ยประกัน โดยใช้ข้อมูล**ขนาดของรถยนต์**มาเป็นปัจจัยในการคำนวณเบี้ยประกัน	.....	.....	.....	.....	.....
6. การคำนวณเบี้ยประกัน โดยใช้ข้อมูล**ยี่ห้อและรุ่นของรถยนต์**มาเป็นปัจจัยในการคำนวณเบี้ยประกัน	.....	.....	.....	.....	.....
7. การคำนวณเบี้ยประกัน โดยใช้ข้อมูล**อายุของรถยนต์**มาเป็นปัจจัยในการคำนวณเบี้ยประกัน	.....	.....	.....	.....	.....
8. การคำนวณเบี้ยประกัน โดยใช้ข้อมูล**จำนวนเงินเอาประกันภัย**มาเป็นปัจจัยในการคำนวณเบี้ยประกัน	.....	.....	.....	.....	.....

รายละเอียด	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
ด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรก					
9. <u>การกำหนดความเสียหายส่วนแรกโดยสมัครใจ</u> (ผู้เอาประกันภัยสามารถเลือกรับผิดชอบค่าเสียหายส่วนแรกเองได้ 2 ประเภทความคุ้มครอง คือ คุ้มครองความเสียหายต่อตัวรถยนต์ และคุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก โดยได้รับส่วนลดเบี้ยประกันภัย)	.....	.....	.....	.....	.....
10. <u>**การกำหนดความเสียหายส่วนแรกกรณีกำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย**</u> (กรณีที่เกิดความเสียหายอันเกิดจากการชนโดยไม่สามารถแจ้งคู่กรณีได้ จะต้องรับผิดชอบค่าเสียหายส่วนแรก 2,000 บาท)	.....	.....	.....	.....	.....
11. <u>การกำหนดความเสียหายส่วนแรกกรณีใช้รถผิดประเภท</u> (กรณีใช้รถผิดประเภท โดยแจ้งเป็นรถส่วนบุคคล แต่นำไปใช้รับจ้าง หากเป็นฝ่ายผิดต้องรับผิดชอบค่าเสียหายต่อตัวรถยนต์เองทั้งหมด และรับผิดชอบค่าเสียหาย 2,000 บาทแรก ต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก)	.....	.....	.....	.....	.....
12. <u>การกำหนดความเสียหายส่วนแรกกรณีกรมธรรม์ระบุชื่อผู้ขับขี่ แต่ให้ผู้อื่นที่ไม่ได้ระบุเป็นผู้ขับขี่</u> (กรณีกรมธรรม์ระบุชื่อผู้ขับขี่ แต่ให้ผู้อื่นที่ไม่ได้ระบุเป็นผู้ขับขี่ หากเป็นฝ่ายผิด ต้องรับผิดชอบค่าเสียหายส่วนแรก 6,000 บาทต่อตัวรถยนต์ และรับผิดชอบค่าเสียหาย	.....	.....	.....	.....	.....

รายละเอียด	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
ด้านความคุ้มครอง					
13. ขยายความคุ้มครองรวมไปถึงชีวิตร่างกายของผู้โดยสารในรถยนต์คันที่เอาประกันภัย (เดิมคุ้มครองเฉพาะผู้ขับขี่ เว้นแต่ได้มีการซื้อความคุ้มครองเพิ่ม)	.....	.....	.....	.....	.....
14. เพิ่มจำนวนเงินความคุ้มครองต่อชีวิตร่างกายของบุคคลภายนอกขั้นต่ำ จากเดิม 5 ล้านบาทต่อครั้ง เป็น 10 ล้านบาทต่อครั้ง สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	.....	.....	.....	.....	.....
15. เพิ่มจำนวนเงินความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกขั้นต่ำจากเดิม 100,000 บาทต่อครั้ง เป็น 200,000 บาทต่อครั้ง	.....	.....	.....	.....	.....
16. เพิ่มจำนวนเงินความคุ้มครองความสูญหายและไฟไหม้ของตัวรถยนต์คันที่เอาประกันภัยจากเดิม 10,000 บาท เป็น 50,000 บาท	.....	.....	.....	.....	.....
17. กำหนดระยะเวลาการชำระค่าเบี้ยประกันภัยภายใน 60 วัน นับตั้งแต่วันออกกรมธรรม์ หากเกินกำหนดกรมธรรม์จะถูกยกเลิกความคุ้มครองโดยอัตโนมัติ	.....	.....	.....	.....	.....

<u>ตอนที่ 3</u> **<u>อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่</u>**

1. จากสาระสำคัญของกรมธรรม์ฉบับใหม่ดังกล่าว ท่านคิดว่าภายหลังจากที่ได้มีการตอบแบบสอบถามฉบับนี้ ท่านยังมีความต้องการที่จะทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลต่อไปหรือไม่

☐ ต้องการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ (โปรดระบุประเภทของกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่ท่านจะทำ)

☐ ชั้น 1 ☐ ชั้น 2 ☐ ชั้น 3

☐ ไม่ต้องการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ (**<u>ไม่ต้องตอบข้อ 2 และ3</u>**)

(โปรดระบุเหตุผล.....)

2. ในกรณีถ้าท่านมีความต้องการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ ท่านคิดว่าจะมีความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยหรือไม่

☐ มีความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกัน

☐ ไม่มีความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกัน

3. ท่านมีความเต็มใจที่จะทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจ ภายใต้โครงสร้างกรมธรรม์ฉบับใหม่ดังกล่าวหรือไม่

☐ เต็มใจที่จะทำประกันภัยฯ

☐ ไม่เต็มใจที่จะทำประกันภัยฯ

(โปรดระบุเหตุผล.....)

ข้อเสนอแนะอื่น (ถ้ามี).....

.....

.....

.....

****

ประวัติย่อผู้ทำสารนิพนธ์

ประวัติย่อผู้ทำสารนิพนธ์

ชื่อ	นางสาวลดาวัลย์ คุณมงคล
วันเดือนปีเกิด	12 มกราคม 2520
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	315 ซ.สมเด็จเจ้าพระยา 5 ถนนสมเด็จเจ้าพระยา เขตคลองสาน กรุงเทพฯ 10600
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ.2534	มัธยมศึกษาปีที่ 3 จากโรงเรียนสตรีวัดอัปสรสวรรค์
พ.ศ.2537	ประกาศนียบัตรวิชาชีพ จากโรงเรียนพณิชยการตั้งตรงจิตร
พ.ศ.2539	ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง จากสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตพณิชยการพระนคร
พ.ศ.2541	บธ.บ.(การบัญชีต้นทุน) จากสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตพณิชยการพระนคร
พ.ศ.2547	ศ.ม.(เศรษฐศาสตร์การจัดการ) จากมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร