จดหมายข่าว

IPRB

ฉบับที่ 8 เดือนกรกฎาคม-กันยายน 2550 ISSN 1905-1166

เหตุแห่งหายนะของบริษัทประกันภัย

ปัจจัยเสี่ยงที่ใช้กำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์

การบริหารความเสี่ยงและเงินกองทุน (2)

การขายประกันภัยผ่านธนาคาร

สำนักงานอัตราเบี้ยประกันวินาศภัย (IPRB) สร้างทุนความรู้ คู่การพัฒนาธุรกิจประกันวินาศภัย

From IPRB

สวัสดีค่ะท่านผู้อ่านทุกท่าน... จดหมายข่าว IPRB ฉบับนี้เรามีบทความพิเศษ (Special Scoop) มานำเสนอกัน 2 เรื่อง เรื่องแรกคือ “เหตุแห่งหายนะของบริษัทประกันภัย” ซึ่งเป็นบทความที่กล่าวถึงสาเหตุที่ทำให้บริษัทประกันภัยประสบกับปัญหาทางการเงินจนถึงขั้นต้องปิดกิจการตลอดจนส่งผลกระทบตามมามากมาย... ส่วนเรื่องที่สองคือ “ปัจจัยเสี่ยงที่ใช้กำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์” ซึ่งบทความนี้จะกล่าวถึงการเลือกใช้ปัจจัยเสี่ยงในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันรถยนต์ในแต่ละประเทศ ที่มีทั้งความเหมือนและความแตกต่างกันอย่างน่าสนใจ

ในส่วนของคอลัมน์ Risk Management และ Actuaries’ Corner นั้น ฉบับนี้เรานำเสนอเรื่อง “การบริหารความเสี่ยงและเงินกองทุน ตอนที่ 2” และเรื่อง “การขายประกันภัยผ่านธนาคาร (Bancassurance)” ขอเชิญท่านผู้อ่านพลิกติดตามกันได้เลยค่ะ...

สำนักงานอัตราเบี้ยประกันวินาศภัย (IPRB)

สารบัญ

ฉบับที่ 8 เดือนกรกฎาคม-กันยายน 2550

3 เหตุแห่งหายนะของบริษัทประกันภัย

8 ปัจจัยเสี่ยงที่ใช้กำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์

15 การบริหารความเสี่ยงและเงินกองทุน (2)

21 การขายประกันภัยผ่านธนาคาร

จดหมายข่าว IPRB

ISSN 1905-1166

จดหมายข่าว IPRB เป็นจดหมายข่าวราย 3 เดือน ซึ่งจัดทำโดย สำนักงานอัตราเบี้ยประกันวินาศภัย (IPRB) หน่วยงานอิสระที่จัดตั้งขึ้นตามแผนยุทธศาสตร์การประกันภัยแห่งชาติ เพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์ข้อมูลสารสนเทศของการประกันวินาศภัย และทำหน้าที่นำเสนอต้นทุนความเสียหายของการรับประกันภัยประเภทต่างๆ เพื่อให้การกำหนดเบี้ยประกันภัยเป็นธรรมต่อทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

หากท่านผู้อ่านมีข้อคิดเห็น หรือคำแนะนำใดๆ เกี่ยวกับจดหมายข่าว IPRB กรุณาติดต่อ

ฝ่ายสื่อสารองค์กร

สำนักงานอัตราเบี้ยประกันวินาศภัย

ชั้น 14 สินธร ทาวเวอร์ อาคาร 2

เลขที่ 130 ถนนวิทยุ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน

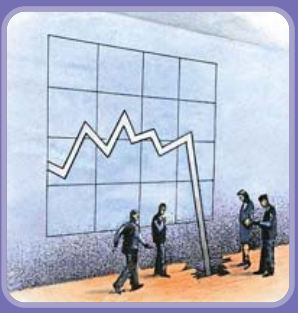
กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์ 0-2651-4506-9 โทรสาร 0-2651-4510

Website: http://www.iprbthai.org

e-mail: iprb@iprbthai.org

บทความและความคิดเห็นในจดหมายข่าวฉบับนี้ เป็นความคิดเห็นของผู้เขียนแต่ละบุคคล ทางสำนักงานอัตราเบี้ยประกันวินาศภัยไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป



เหตุแห่งหายนะ ของบริษัทประกันภัย

ตลอดระยะเวลา 2-3 ปีที่ผ่านมา เรามักได้ยินปัญหาเรื่องฐานะการเงินที่ง่อนแง่นของบริษัทประกันภัยหลายแห่งมาอย่างต่อเนื่อง หลายท่านคงกำลังติดตามอย่างใจจดจ่อว่าแต่ละบริษัทจะแก้ไขปัญหาของตนอย่างไรหรือจบอย่างไร ภายใต้การประคับประคองของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย หรือ คปภ. บทความนี้จะพาผู้อ่านทุกท่านไปดูว่า ผลกระทบที่เกิดขึ้นเมื่อบริษัทประกันภัยประสบปัญหาทางการเงินจนถึงขั้นต้องปิดกิจการ และเหตุแห่งปัญหานั้นคืออะไร?

ทำไมเราจึงต้องสนใจปัญหานี้

ความล้มเหลวในการดำเนินกิจการของบริษัทประกันภัย เป็นปัญหาที่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องต้องให้ความสนใจ เพราะเมื่อบริษัทประกันภัยประสบปัญหาด้านฐานะการเงินและเลวร้ายกระทั่งต้องปิดกิจการลง ปัญหาต่างๆ ที่ตามมานั้นถือเป็นต้นทุนร่วมกันของทุกฝ่าย รวมทั้งเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม ซึ่งผลกระทบต่างๆ พอสรุปโดยสังเขปได้ดังนี้

- **ผู้เอาประกันภัย** อาจไม่ได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนที่พึงได้รับตามสัญญาประกันภัย หรือได้รับไม่เต็มจำนวน รวมทั้งอาจไม่ได้รับเบี้ยประกันภัยส่วนที่ยังไม่ได้รับความคุ้มครอง (Unexpired Premium) คืนอีกด้วย
- **บริษัทประกันภัยอื่นๆ** หากบริษัทที่ประสบปัญหามีการรับประกันภัยต่อจากบริษัทประกันภัยอื่นๆ ไว้ รวมทั้งการมีข้อตกลงทางธุรกิจอื่นๆ ร่วมกัน บริษัทประกันภัยเหล่านั้นอาจไม่ได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนจากการเอาประกันภัยต่อ หรือประโยชน์ที่พึงได้รับจากข้อตกลงทางธุรกิจต่างๆ หรืออาจได้รับไม่เต็มจำนวนเช่นเดียวกับกรณีของผู้เอาประกันภัย เรียกว่าส่งผลกระทบเป็นลูกโซ่
- **พนักงานและคู่สัญญา** อาจไม่ได้รับค่าจ้างครบถ้วน อีกทั้งพนักงานรวมทั้งผู้บริหารอาจหางานใหม่ที่ดีได้ยาก เนื่องจากได้ชื่อว่าทำงานกับบริษัทที่มีปัญหามาก่อน
- **เจ้าหนี้อื่นๆ ของบริษัท** อาจไม่ได้รับการใช้คืนหนี้สินบางส่วนหรือทั้งหมด ซึ่งจะส่งผล

เป็นลูกโซ่ต่อฐานะการเงินของเจ้าหนี้และผู้เกี่ยวข้องด้วยเช่นกัน

- **ผู้ถือหุ้น** สูญเสียเงินลงทุนในบริษัท รวมทั้งผลตอบแทนที่พึงได้รับจากเงินลงทุน
- **สังคมและเศรษฐกิจโดยรวม** ในบางประเทศรัฐจำเป็นต้องใช้เงินภาษีที่จัดเก็บจากประชาชนมากขึ้นเพื่อเป็นงบประมาณสนับสนุนการเพิ่มมาตรการต่างๆ รวมทั้งปรับปรุงระบบการกำกับดูแลธุรกิจ บางประเทศผู้เอาประกันภัยจำเป็นต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นจากการที่บริษัทประกันภัยมีค่าธรรมเนียมจ่ายเพื่อสนับสนุนการกำกับดูแลที่เข้มงวดมากขึ้นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

อาจกล่าวได้ว่าการที่บริษัทประกันภัยหนึ่งๆ ประสบปัญหาทางการเงินจนถึงขั้นไม่สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้นั้น เป็นต้นทุนอันแสนแพงของผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย กรณีของบริษัทประกันวินาศภัยไทยที่ได้ปิดการดำเนินกิจการไปแล้วเมื่อไม่นานมานี้ก็ได้สะท้อนถึงปัญหาที่กล่าวถึงข้างต้นได้เป็นอย่างดี ซึ่งแน่นอนว่าเหตุการณ์เช่นนี้ไม่เป็นที่พึงปรารถนาของทุกคน นอกจากนี้แล้วต้นทุนความเสียหายหนึ่งที่เราอาจประเมินเป็นมูลค่าไม่ได้เลยก็คือ ทัศนคติของคนทั่วไปที่มีต่อการประกันภัย ปัญหาดังกล่าวทำให้ความเชื่อมั่นต่อระบบการประกันภัยถูกสั่นคลอน ซึ่งถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญต่อการขยายตัวของธุรกิจในอนาคต

เหตุแห่งหายนะ

ความล้มเหลวของบริษัทประกันภัยหนึ่งๆ มักมิได้เกิดขึ้นมาจากเพียงสาเหตุเดียวหรือปัจจัยเดียว หากแต่มีหลายเหตุและปัจจัยรวมกัน ทั้งนี้ก่อนที่บริษัทประกันภัยจะประสบปัญหาขั้นร้ายแรงนั้น บริษัทอาจแสดงอาการให้เห็นได้อย่างชัดเจนหรืออาจไม่สามารถมองเห็นเลยก็เป็นได้ อย่างไรก็ตาม สาเหตุหลักของบริษัทที่ประสบปัญหาฐานะการเงินมักกล่าวกันรวมๆ ว่าเป็นความผิดพลาดในการบริหารจัดการ

รายงานของ A.M. Best ได้ระบุถึงสาเหตุหลักๆ ที่ทำให้บริษัทประกันภัยในสหรัฐอเมริกาประสบปัญหาจนถึงขั้นต้องปิดกิจการลงในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1969-1998 จำนวน 640 แห่ง โดยมีบริษัทที่ปิดกิจการโดยไม่สามารถระบุสาเหตุ

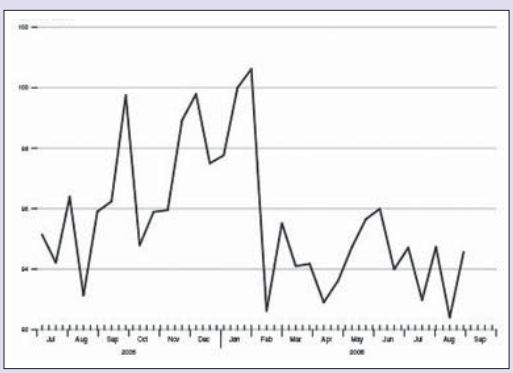
สาเหตุหลักของการปิดกิจการ	จำนวนบริษัท	เปอร์เซ็นต์	
เงินสำรอง / เบี้ยประกันภัยไม่เพียงพอ	145	34.0%	ความเสี่ยงด้านการรับประกันภัย 62.6%
การขยายตัวของธุรกิจอย่างรวดเร็ว	86	20.2%	
ความสูญเสียจากมหันตภัย	36	8.4%	
การประเมินมูลค่าสินทรัพย์เกินจริง	39	9.2%	ความเสี่ยงด้านสินทรัพย์ 20.5%
ความล้มเหลวในการทำประกันภัยต่อ	22	5.2%	
บริษัทเครือข่าย / สาขา	26	6.1%	
การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญของธุรกิจหลัก	28	6.6%	
การฉ้อฉล	44	10.3%	
รวม	426	100%	

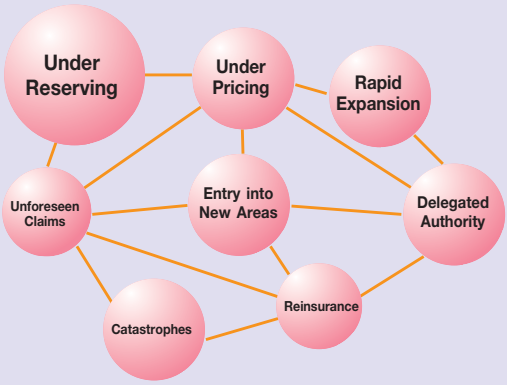
ที่มา: A.M. Best

หลักในการปิดกิจการได้ 214 แห่ง พบว่า 62.6% ของความล้มเหลวของบริษัทนั้นมาจากความเสี่ยงด้านการรับประกันภัย (Underwriting Risks) 20.5% มาจากความเสี่ยงทางด้านสินทรัพย์ (Asset Risks) ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า สาเหตุใหญ่ของความล้มเหลวของบริษัทก็สืบเนื่องมาจากความเสี่ยงด้านการรับประกันภัยนั่นเอง

อย่างไรก็ตาม สาเหตุหลักของความล้มเหลวที่ระบุข้างต้นนั้น A.M. Best สรุปจากสิ่งที่สามารถวัดหรือมองเห็นได้ชัดเจน แต่ ณ เวลาที่บริษัทมีปัญหา อาจมีสาเหตุอื่นที่เรามองไม่เห็นซ่อนรวมอยู่ด้วย ยกตัวอย่างเช่น แม้การเติบโตอย่างรวดเร็วของธุรกิจเป็นสาเหตุหลักหนึ่งของความล้มเหลวของบริษัท แต่ก็อาจเป็นผลพวงมาจากการวางแผนในการขยายธุรกิจที่ผิดพลาด รวมทั้งมีปัญหาเรื่องการตัดราคาเบี้ยประกันภัยและขาดการควบคุมการพิจารณารับประกันภัยที่ดีพอร่วมอยู่ด้วย

นอกจากนี้ในรายงานเรื่อง Insurance Company Failure ซึ่งเผยแพร่ในปี ค.ศ. 2002 ได้กล่าวถึงสิ่งที่เกิดขึ้นจากสาเหตุต่างๆ ก่อนที่จะทำให้บริษัทประกันภัยประสบปัญหาขั้นรุนแรงเอาไว้โดยรายงานฉบับนี้ได้ชี้ให้เห็นชัดเจนว่าปัญหามิได้เกิดขึ้นจากสาเหตุใดสาเหตุหนึ่งโดยลำพัง อีกทั้งสาเหตุต่างๆ ซึ่งเป็นต้นตอแห่งปัญหานั้นยังมีความเชื่อมโยงกันอย่างใกล้ชิด

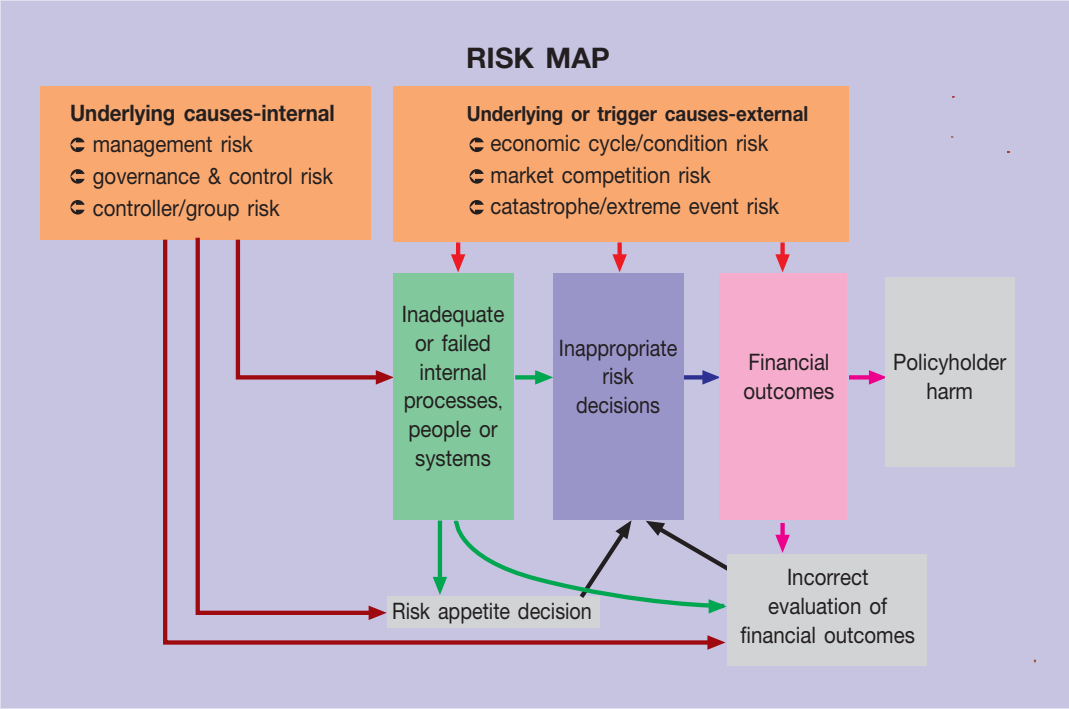




The Atomium of Insurance Company Failure

หลังจากปี ค.ศ. 1998 เป็นต้นมา รายงานอีกหลายฉบับที่ได้ศึกษาถึงสาเหตุของความล้มเหลวของบริษัทประกันภัยนั้น พบว่า สาเหตุต่างๆ ที่กล่าวในบทความนี้ยังมิได้เปลี่ยนแปลงไปเลย และ The Atomium of Insurance Company Failure น่าจะแสดงให้เห็นถึงน้ำหนักและความเชื่อมโยงกันของแต่ละสาเหตุได้เป็นอย่างดี

สาเหตุ	รายละเอียด
เงินสำรองไม่เพียงพอ	▶ความพยายามแสดงผลการดำเนินงานที่ดี เป็นสาเหตุหนึ่งของการตั้งเงินสำรองต่ำกว่าที่ควรเป็น ซึ่งทำให้บริษัทแสดงผลกำไรเกินจริง และเมื่อถึงเวลาที่ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทน อาจทำให้บริษัทประสบปัญหาทางการเงินได้ เนื่องจากกำไรที่เกินจริงนั้นบริษัทอาจจ่ายออกไปในรูปเงินปันผลแก่ผู้ถือหุ้นหรือรูปแบบอื่นๆ ไปแล้ว
การขยายตัวของธุรกิจอย่างรวดเร็ว	▶ธุรกิจที่ไม่สามารถทำกำไรได้มักมีขนาดใหญ่ เนื่องจากขยายตัวโดยใช้การตัดราคาเบี้ยประกันภัยเป็นกลไกหลัก ▶บุคลากรและระบบงาน ไม่เพียงพอหรือไม่สามารถรองรับการขยายตัวได้ ▶ขาดข้อมูลในเรื่องค่าสินไหมทดแทนที่ทันสถานการณ์ ซึ่งอาจนำไปสู่การตั้งเงินสำรองค่าสินไหมทดแทนไม่เพียงพอ
เบี้ยประกันภัยไม่เพียงพอ	▶เป็นสาเหตุหลักหนึ่งที่พบในบริษัทที่ประสบปัญหาส่วนใหญ่ ซึ่งการกำหนดเบี้ยประกันภัยต่ำกว่าที่ควรเป็นมักเชื่อมโยงไปกับการที่บริษัทต้องการขยายธุรกิจอย่างรวดเร็วดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งอาจมีการปล่อยให้การพิจารณารับประกันภัยอยู่ในมือผู้อื่น อาทิ ตัวแทน หรือนายหน้า
การฉ้อฉลและความละโมบ	▶การทุจริต โดยการถ่ายเทค่าเบี้ยประกันภัยเพื่อสร้างความมั่งคั่งส่วนตัว จนกระทั่งไม่มีความสามารถในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ▶การตัดราคาเบี้ยประกันภัยเพื่อให้ได้ธุรกิจและเบี้ยประกันภัยเข้ามามากๆ การตั้งเงินสำรองค่าสินไหมทดแทนต่ำกว่าจริง เพื่อพยุงตัวเลขทางการเงิน ขณะเดียวกันก็มีการถ่ายเทเงินออกจากบริษัทในรูปแบบต่างๆ และทำให้ประสบปัญหาในที่สุด
ความล้มเหลวในการทำประกันภัยต่อ	▶การพึ่งพาการประกันภัยต่อมากเกินไป • มีความเสี่ยงสุทธิ (Net Risk) ต่ำ แต่มีความเสี่ยงด้านเครดิต (Credit Risk) ของบริษัทประกันภัยต่อสูง • ได้รับความเสียหายหากบริษัทประกันภัยต่อไม่สามารถจ่ายค่าสินไหมทดแทน ทั้งโดยเหตุผลด้านฐานะการเงินและเหตุผลอื่นๆ ▶การทำการประกันภัยต่อน้อยเกินไป ทำให้บริษัทมีโอกาสประสบความเสียหายที่รุนแรง
ความล้มเหลวในการลงทุน	▶มูลค่าสินทรัพย์ของบริษัทลดลงอย่างรวดเร็วจนน้อยกว่าหนี้สิน ซึ่งอาจนำไปสู่ปัญหา Insolvency ที่รุนแรงได้ โดยเฉพาะหากน้ำหนักการลงทุนอยู่ในสินทรัพย์ที่มีปัญหาค่อนข้างมาก ดังนั้น สิ่งที่ควรพิจารณาอย่างรอบคอบ คือ การกระจายพอร์ตลงทุนอย่างเหมาะสม รวมทั้งคำนึงถึงสภาพคล่องของสินทรัพย์ลงทุน
ความสูญเสียจากมหันตภัย	▶บริษัทอาจมีความเสี่ยงสูง (High Exposure) แต่ไม่ทราบขนาดของความเสี่ยงที่แท้จริง ▶มีเหตุการณ์ที่ไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าเกิดขึ้น ซึ่งสร้างความเสียหายขนาดใหญ่ ▶บริษัทรับประกันภัยต่อล้มละลายจากความเสียหายขนาดใหญ่ ▶กระแสเงินสดมีปัญหาจากการที่ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนออกไปก่อนที่จะเรียกคืนได้จากบริษัทรับประกันภัยต่อ
การขยายธุรกิจสู่ผลิตภัณฑ์/ธุรกิจใหม่	▶การขยายธุรกิจโดยการขายผลิตภัณฑ์ประกันภัยใหม่ หรือทำธุรกิจอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องอาจส่งผลเสียต่อบริษัทได้หากบริษัทไม่มีความรู้ความชำนาญเพียงพอ รวมทั้งหากไม่บริหารงานธุรกิจใหม่อย่างระมัดระวัง
การพึ่งพาบริการจากภายนอก	▶การทำ Outsourcing อาจมีข้อดีต่อบริษัทหลายประการ ขณะเดียวกันอาจทำให้บริษัทมีความเสี่ยงมากขึ้นด้วยหากผู้ที่ได้รับการว่าจ้างให้ทำงานไม่มีทักษะหรือความชำนาญพอ หรือขาดทรัพยากรที่จะทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
ความเสียหายที่คาดการณ์ไม่ได้	▶ความเสียหายรุนแรงที่เกิดขึ้นจากเพียง 1 เหตุการณ์ สามารถทำให้บริษัทต้องประสบปัญหาทางการเงินอย่างรุนแรงได้ เช่น กรณี The World Trade Center
การรายงานข้อมูลไม่ถูกต้อง	▶หน่วยงานกำกับธุรกิจตรวจสอบฐานะการเงินของบริษัทผิดพลาด และอาจทำให้ปัญหา Insolvency บานปลายในที่สุด ซึ่งการรายงานข้อมูลที่ไม่ถูกต้องเกิดขึ้นได้ทั้งจากความตั้งใจและไม่ได้ตั้งใจของบริษัท กระบวนการตรวจสอบและผู้ตรวจสอบบัญชี จึงนับเป็นปัจจัยสำคัญในการลดปัญหานี้



ที่มา: Lessons about Risk: Analysing the Causal Chain of Insurance Company Failure, 2003.

บทส่งท้าย

เหตุแห่งความล้มเหลวของบริษัทประกันภัยที่กล่าวถึงข้างต้น ถือเป็น Checklist ที่ดีสำหรับบริษัทประกันภัยในการสำรวจว่ากำลังตกอยู่ในสถานการณ์เหล่านั้นบ้างหรือไม่ นั่นหมายถึงการประเมินถึงความเสี่ยงในด้านต่างๆ ที่บริษัทมีอยู่ เพื่อหาแนวทางในการบริหารจัดการความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสม Actuary ถือเป็นคนกลุ่มหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญในการทำหน้าที่เหล่านี้ให้แก่บริษัทได้ ในด้านการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยและการคำนวณเงินสำรอง นอกจากนี้แล้ว ผลการวิจัยข้างต้นยังเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานกำกับดูแลธุรกิจประกันภัยในการเฝ้าระวังหรือตรวจสอบเรื่องดังกล่าว เพื่อเป็นอีกกลไกหนึ่งในการป้องกันปัญหาและผลกระทบรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นได้

...ติดตามกรณีศึกษาในประเด็น "เหตุแห่งหายนะของบริษัทประกันภัย" ได้ในจดหมายข่าว IPRB ฉบับหน้า...

เอกสารอ้างอิง

1. Roger Massey และคณะ, 2002, Insurance Company Failure.
2. Simon Ashby และคณะ, 2003, Lessons about Risk: Analysing the Causal Chain of Insurance Company Failure.

ปัจจัยเสี่ยง
ที่ใช้กำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์

การเลือกปัจจัยเสี่ยงภัยที่จะนำมาใช้ในการกำหนดประกันภัยรถยนต์ของแต่ละประเทศนั้น มีความแตกต่างกันไปตามลักษณะเฉพาะของพื้นที่ ข้อกฎหมาย วัฒนธรรม หรือระเบียบวิธีปฏิบัติที่สืบทอดกันมาของแต่ละประเทศ อีกทั้งความแตกต่างในการเลือกปัจจัยเสี่ยงที่จะนำมาใช้นั้นส่วนหนึ่งยังเป็นภาพสะท้อนของระยะเวลาที่ตลาดนั้นๆ ได้รับการผ่อนปรนกฎระเบียบต่างๆ ในการกำหนดเบี้ยประกันภัยด้วย ดังเช่นในสหราชอาณาจักร ซึ่งมีการผ่อนปรนกฎระเบียบต่างๆ ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยมาเป็นเวลานานแล้ว กลุ่มประเทศนี้จะมีโครงสร้างในการกำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์ที่ค่อนข้างยุ่งยากซับซ้อน มีการนำปัจจัยเสี่ยงหลายปัจจัยที่แตกต่างจากตลาดทั่วๆ ไปมาใช้ในการกำหนดเบี้ยประกันภัย ในขณะที่กลุ่มประเทศที่เพิ่งมีการผ่อนปรนกฎระเบียบต่างๆ ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยมาได้ไม่นาน เช่น ฮังการี และโปแลนด์ จะมีโครงสร้างในการกำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์อยู่ในรูปแบบที่เรียบง่ายกว่า และมักใช้ปัจจัยเสี่ยงหลักๆ ที่เหมือนกับที่ใช้กันในตลาดทั่วไป

สำหรับในกลุ่มประเทศแถบเอเชีย ญี่ปุ่นและเกาหลีใต้นับเป็นตัวอย่างของประเทศที่มีการนำเอาปัจจัยเสี่ยงที่หลากหลายมาใช้ในการกำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์ ในขณะที่ประเทศไทยของเรานั้น โครงสร้างในการกำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์ยังมีความซับซ้อนน้อยกว่าประเทศเหล่านี้ อย่างไรก็ตาม

หากเรามองดูแนวโน้มในการพัฒนาการกำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์ของแต่ละประเทศแล้ว จะพบว่าเมื่อตลาดนั้นๆ มีการผ่อนปรนกฎระเบียบต่างๆ ในการกำหนดเบี้ยประกันภัยหรือมีการเปิดเสรีอัตราเบี้ยประกันภัย และตลาดเริ่มมีการพัฒนาไปได้ระยะหนึ่ง ความซับซ้อนในการกำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์ของแต่ละประเทศก็จะมีความแตกต่างกันน้อยลง

ทั้งนี้ด้วยเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์ที่ได้รับการปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นตลอดเวลา รวมทั้งคุณภาพของข้อมูลที่ดีขึ้น มีส่วนช่วยให้การวิเคราะห์แนวโน้มในปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ตลอดจนการพิจารณาถึงความเป็นไปได้ในการนำปัจจัยเสี่ยงใหม่ๆ มาใช้ในการกำหนดเบี้ยประกันภัยของบริษัทประกันภัยทำได้ง่ายขึ้น บริษัทประกันภัยที่ประสบความสำเร็จมักฉวยความได้เปรียบนี้ในการเอาชนะบริษัทคู่แข่ง เพราะข้อมูลที่มีคุณภาพสามารถนำไปสู่การปรับปรุงผลิตภัณฑ์ของบริษัทให้ลงตัวมากที่สุด รวมทั้งการเลือกกลุ่มภัย (Segmentation Analysis) ที่เป็นเป้าหมายในการทำธุรกิจได้แม่นยำ เช่น บางบริษัทได้นำเอาอาชีพของผู้ขับขี่เข้ามาใช้เป็นปัจจัยในการกำหนดเบี้ยประกันภัยด้วย อาทิ ผู้ขับขี่ที่มีอาชีพเป็นแม่บ้านและเลขานุการ จะได้รับส่วนลดในการทำประกันภัยรถยนต์มากกว่าอาชีพอื่น เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม จากที่กล่าวไปในตอนต้นว่าข้อกฎหมายในแต่ละประเทศนั้นมีผลกระทบต่อการเลือกปัจจัยเสี่ยงภัยที่จะนำมาใช้ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย เราจึงยังเห็นความแตกต่างในส่วนนี้ได้อยู่ ดังเช่น ในประเทศสวีเดนซึ่งมีการคำนึงถึงประเด็นทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกีดกันทางเพศ ส่งผลให้ไม่สามารถนำปัจจัยเสี่ยงทางด้านเพศมาใช้ในการกำหนดเบี้ยประกันภัยได้ หรือในประเทศเยอรมนี มีการศึกษาพบว่าคนที่ถูกลงโทษเรื่องการขับรถเร็วเกินกำหนดนั้นมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการทำให้เกิดอุบัติเหตุ แต่ก็เป็นเรื่องยากสำหรับบริษัทประกันภัยที่จะเอาข้อมูลนี้มาใช้เป็นปัจจัยเสี่ยงภัย เนื่องจากมีกฎหมายการปกป้องข้อมูลส่วนบุคคลอยู่ เป็นต้น

จากตารางที่แสดงถึงปัจจัยเสี่ยง ซึ่งนำมาใช้ในการกำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์ของแต่ละประเทศนั้น คงพอช่วยให้เรามองเห็นภาพได้ถึงความเหมือนและข้อแตกต่างในการเลือกใช้ปัจจัยเสี่ยงของแต่ละประเทศได้ระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม ปัจจัยเสี่ยงบางอย่างที่มีการนำมาใช้ หรือกำลังจะเริ่มมีการนำมาใช้ ในบางประเทศนั้นก็ยังเป็นประเด็นที่ถกเถียงกันอยู่ อาทิ เรื่องของสีรถ ซึ่งในประเทศที่มีหิมะตกหนักอยู่เป็นประจำ บางครั้งอาจทำให้การมองเห็นรถยนต์สีขาวทำได้ลำบาก (ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้) ในขณะที่สีขาวนั้นเป็นสีพื้นฐานสีหนึ่งที่นิยมใช้กับรถยนต์ทั่วๆ ไป หรือ

Factor/Country	Australia	Austria	Canada	China	Czech Rep.	France	Germany	Hong Kong	Hungary	Italy	Japan [a]	Korea [a]	Poland	Spain	South Africa	Sweden	UK	USA
Accident details	1	0	2	2	0	2	1	1	0	0	0	1	3	1	1	0	1	1
Additional driver details	1	0	2	3	0	2	1	1	0	2	1	1	0	1	1	0	1	1
AD excess	1	1	1	1	1	3	1	2	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1
Age of driver	1	2	1	3	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1
Age of vehicle	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1
Agreement not to sue below a specified limit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Air-bag installation	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Area of residence	1	3	1	3	2	1	1	3	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1
Area of use	1	1	1	2	3	3	0	3	0	0	3	0	0	1	1	0	3	1
Bonus/Malus	1	1	0	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1[b]	1	1[b]	2
Children	0	0	0	0	0	3	2	3	2	0	0	0	0	0	0	0	3	1
Class of use	1	1	1	1	1	1	2	1	1	3	1	1	1	1	1	2	1	1
Colour of car	0	0	0	3	0	0	0	3	0	3	0	0	0	2	1	0	3	0
Conviction details	1	0	1	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Cover required	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Credit cards	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3
Credit worthiness	3	0	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
Driving restrictions	1	1	2	0	0	2	1	0	0	2	0	0	0	0	0	2	1	1
Garaging arrangements	3	2	3	1	0	2	1	3	0	0	0	3	0	2	1	0	1	3
Gender	0	2	2	3	3	1	2	0	2	1	2	1	1	1	3	0	1	1
Home ownership	3	0	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2
Internet quotation	2	0	3	3	0	2	3	3	0	0	2	2	3	3	0	3	2	3
kW or cc of vehicle	0	1	2	0	1	2	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0
Left/right-hand drive	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
Length of driving experience	1	2	1	3	3	1	1	1	2	1	2	1	1	1	2[d]	0	1	1
Marital status	1	0	2	3	3	2	3	0	0	0	0	2	0	1	3	0	1	1
Mileage	0	3	2	2	0	2	1	0	0	0	2	0	0	2	1	1	2	1
Multi-policy discount	2	2	1	0	2	3	2	0	2	3	2	0	2	3	3[c]	2	3	2
Occupation	1	2	0	0	3	1	1	2	2	0	0	0	0	1	3	3	1	1
Renouncement of rental car	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Smoking	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0
Type of claim	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0
Type of vehicle	1	3	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Value of vehicle	1	1	1	1	1	0	1[c]	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1[c]	1
Vehicle modifications	1	2	1	0	0	3	3	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1
Vehicle security	1	3	2	1	1	3	0[c]	1	2	1	3	3	2	2	1	2	1	1

0 = Not used
1 = Market norm
2 = Regularly used
3 = Unusual

a = Data for Japan/Korea is in relation to voluntary motor policies
b = In these countries, a more simplified no-claim discount is used
c = As acceptance criteria
d = Higher excess applied where licence held less than five years

ที่มา: http://www.munichre.com

แม้แต่การที่ผู้ขับขี่เป็นผู้ที่ชอบสูบบุหรี่ ซึ่งมีการศึกษาพบว่ามีส่วนที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ ประเด็นนี้ก็เริ่มมีการนำมาใช้ในบางประเทศ ในขณะที่ผู้ที่ชอบสูบบุหรี่อาจมองว่าเรื่องนี้ไม่เป็นธรรมสำหรับพวกเขาก็เป็นได้ ประเด็นเหล่านี้จึงจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลทางสถิติต่างๆ มายืนยันให้ชัดเจน

ในส่วนของปัจจัยเสี่ยงภัยที่มีการนำมาใช้ในการประกันภัยรถยนต์ในประเทศแถบเอเชียนั้น ในที่นี้ได้นำเอาตารางสรุปปัจจัยเสี่ยงของการประกันภัยรถยนต์ภายใต้ความคุ้มครองต่างๆ ใน 4 ประเทศของเอเชียมาเปรียบเทียบให้ดู คือ ญี่ปุ่น ไต้หวัน เกาหลีใต้ และประเทศไทย ซึ่งจะเห็นได้ว่าปัจจัยเสี่ยงที่มีการนำมาใช้ในการประกันภัยรถยนต์ของประเทศไทยก็มีความเหมือนและแตกต่างกับประเทศเพื่อนบ้านอยู่พอสมควร อย่างไรก็ตาม ในอนาคตหากเรามีการเก็บข้อมูลและศึกษาปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ เพิ่มขึ้นแล้ว ก็เป็นไปได้ว่า เราอาจจะมีการนำปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ ที่ประเทศเพื่อนบ้านเราใช้มาใช้เพิ่มเติมได้เช่นกัน ซึ่งงานลักษณะเช่นนี้นักคณิตศาสตร์ประกันภัยจะเข้ามามีบทบาทสำคัญเป็นอย่างมาก ทั้งในการคัดเลือกปัจจัยเสี่ยงโดยใช้วิธีการทางสถิติและคณิตศาสตร์ประกันภัย และการกำหนด Risk Classification ของปัจจัยเสี่ยงนั้นๆ เพราะในท้ายที่สุดแล้ว ไม่ว่าจะนำเอาปัจจัยเสี่ยงภัยใดมาใช้ก็ตาม ปัจจัยเสี่ยงนั้นจะต้องมีความสมเหตุสมผลกับการนำมาใช้ในทางปฏิบัติจริงด้วยนั่นเอง

ตารางสรุปปัจจัยเสี่ยงของการประกันภัยรถยนต์ใน 4 ประเทศของเอเชีย

1. ความคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก

ปัจจัยเสี่ยง		ญี่ปุ่น		ไต้หวัน		เกาหลีใต้		ไทย	
		รถยนต์นั่ง	รถยนต์ประเภทอื่นๆ	รถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลขนาดเล็ก	รถยนต์ประเภทอื่นๆ	รถยนต์นั่ง	รถยนต์ประเภทอื่นๆ	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถยนต์ประเภทอื่นๆ
ลักษณะรถยนต์	ประเภทของรถยนต์	○	○	○	○	○	○	○	○
	การใช้รถยนต์	○	○	○	○	○	○	○	○
	ขนาดของรถยนต์ (ขนาดเครื่องยนต์/จำนวนที่นั่ง/น้ำหนักบรรทุก		○			○	○	○	○ (ยกเว้นรถพ่วง)
	กลุ่มรถยนต์	○							
	รถยนต์ใหม่	○						○	○
	อายุรถยนต์							○	○ (เฉพาะรถยนต์นั่งรับจ้างสาธารณะ)
	อุปกรณ์ความปลอดภัย		○			○			
	ระยะทางวิ่งต่อปี	●	●						
	อุปกรณ์เพิ่มพิเศษ								○ (เฉพาะรถยนต์บรรทุก)

ปัจจัยเสี่ยง		ญี่ปุ่น		ไต้หวัน		เกาหลีใต้		ไทย	
		รถยนต์นั่ง	รถยนต์ประเภทอื่นๆ	รถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลขนาดเล็ก	รถยนต์ประเภทอื่นๆ	รถยนต์นั่ง	รถยนต์ประเภทอื่นๆ	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถยนต์ประเภทอื่นๆ
ลักษณะผู้เอาประกันภัย	อายุคนขับ	●	●	○		○	○	○	○ (เฉพาะรถยนต์โดยสาร, รถจักรยานยนต์)
	เพศ	●	●	○		○	○		
	สถานภาพสมรส								
	ประเภทผู้เอาประกัน					○	○		
	ประวัติการเคลม	○	○	○	○	○	○	○	○
	ระยะเวลาเอาประกัน					○	○	○	○
	ประวัติการขับรถผิดกฎหมาย	●	●			○	○		
เงื่อนไขของกรมธรรม์	ทุนประกัน	○	○	○	○	○	○	○	○
	ความเสียหายส่วนแรก	○	○					○	○
	อายุคนขับ	○	○ (เฉพาะรถจักรยานยนต์)			○	○	○	○ (เฉพาะรถยนต์โดยสาร, รถจักรยานยนต์)
	การจำกัดผู้ขับขี่	○	●			○	○	○	○ (เฉพาะรถยนต์โดยสาร, รถจักรยานยนต์)

หมายเหตุ : ○ *: ปัจจัยเสี่ยงของการประกันภัยชนิดเดียวกันที่มีขายในบริษัทประกันภัยทุกแห่ง*

● *: ปัจจัยเสี่ยงที่ใช้เฉพาะในบริษัทประกันภัยบางแห่ง*

(1) ทุกประเทศคำนวณเบี้ยประกันภัยฐานแยกตาม “ประเภทของรถยนต์”, “การใช้รถยนต์” และ“ขนาดของรถยนต์” (ในไต้หวัน ขนาดของรถยนต์จะถูกรวมอยู่ในประเภทของรถยนต์)

(2) ในบรรดาประเทศทั้งสี่ มีเพียงญี่ปุ่นประเทศเดียวเท่านั้นที่ใช้ “กลุ่มของรถยนต์” เป็นปัจจัยเสี่ยงภัยสำหรับ “ความคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก”

(3) “อายุรถยนต์” ไม่ได้เป็นปัจจัยเสี่ยงสำหรับ “ความคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก” ในญี่ปุ่น ยกเว้นกรณี “รถยนต์ใหม่”

(4) ลักษณะของผู้เอาประกัน ซึ่งได้แก่ “อายุผู้เอาประกัน”, “เพศ” แตกต่างกันในแต่ละประเทศ ในญี่ปุ่น ปัจจัยเสี่ยงนี้ใช้เฉพาะในบริษัทประกันภัยต่างชาติ ขณะที่ในไต้หวัน ปัจจัยเสี่ยงนี้ใช้สำหรับกรณี “รถยนต์นั่ง” เท่านั้น ในเกาหลีใต้ ปัจจัยเสี่ยงนี้ใช้สำหรับรถยนต์ทุกประเภท นอกจากนี้ ในไต้หวัน เบี้ยประกันภัยที่กำหนดไว้สำหรับผู้เอาประกันเพศชายและเพศหญิงแตกต่างกัน ไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะอายุเท่าใดก็ตาม แต่ในเกาหลีใต้ การใช้เบี้ยประกันภัยต่างกันสำหรับผู้เอาประกันภัยเพศชายและเพศหญิงจะใช้ในกรณีที่ผู้ขับขี่มีอายุน้อยเท่านั้น

(5) “ประวัติการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร” ถูกใช้เป็นปัจจัยเสี่ยงในญี่ปุ่นและเกาหลีใต้

2. ความคุ้มครองความรับผิดต่อความเสียหายของตัวรถยนต์ และ/หรือ ความคุ้มครองความรับผิดต่อความสูญหายของตัวรถยนต์

ปัจจัยเสี่ยง		ญี่ปุ่น		ไต้หวัน		เกาหลีใต้		ไทย	
		รถยนต์นั่ง	รถยนต์ประเภทอื่นๆ	รถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลขนาดเล็ก	รถยนต์ประเภทอื่นๆ	รถยนต์นั่ง	รถยนต์ประเภทอื่นๆ	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถยนต์ประเภทอื่นๆ
ลักษณะรถยนต์	ประเภทของรถยนต์	○	○	○	○	○	○	○	○
	การใช้รถยนต์	○	○	○	○	○	○	○	○
	ขนาดของรถยนต์ (ขนาดเครื่องยนต์/จำนวนที่นั่ง/น้ำหนักบรรทุก		○		○ (เฉพาะความรับผิดต่อตัวรถยนต์)	○	○	○	○ (ยกเว้นรถพ่วง)
	กลุ่มรถยนต์	○		○	○	○		○ (เฉพาะความรับผิดต่อตัวรถยนต์)	
	รถยนต์ใหม่	●						○	○
	อายุรถยนต์				○ (เฉพาะความรับผิดต่อตัวรถยนต์)	○	○	○	○ (ยกเว้นรถพ่วง)
	อุปกรณ์ความปลอดภัย	●				○			
	ระยะทางวิ่งต่อปี	●	●						
	อุปกรณ์เพิ่มพิเศษ								○ (เฉพาะรถยนต์บรรทุก)
ลักษณะผู้เอาประกันภัย	อายุคนขับ	●	●	○ (เฉพาะความรับผิดต่อตัวรถยนต์)		○	○	○	○ (เฉพาะรถยนต์โดยสาร, รถจักรยานยนต์)
	เพศ	●	●	○ (เฉพาะความรับผิดต่อตัวรถยนต์)		○	○		
	สถานภาพสมรส								
	ประเภทผู้เอาประกัน					○	○		
	ประวัติการเคลม	○	○	○ (เฉพาะความรับผิดต่อตัวรถยนต์)	○ (เฉพาะความรับผิดต่อตัวรถยนต์)	○	○	○	○
	ระยะเวลาเอาประกัน					○	○	○	○
	ประวัติการขับรถผิดกฎหมาย	●	●			○	○		

ปัจจัยเสี่ยง		ญี่ปุ่น		ไต้หวัน		เกาหลีใต้		ไทย	
		รถยนต์นั่ง	รถยนต์ประเภทอื่นๆ	รถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลขนาดเล็ก	รถยนต์ประเภทอื่นๆ	รถยนต์นั่ง	รถยนต์ประเภทอื่นๆ	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถยนต์ประเภทอื่นๆ
เงื่อนไขของกรมธรรม์	ทุนประกัน	○	○	○ (เฉพาะความรับผิดรถยนต์สูญหาย)	○	○	○	○	○
	ความเสียหายส่วนแรก	○	○	○	○			○	○
	อายุคนขับ	○	○ (เฉพาะรถจักรยานยนต์)			○	○	○	○ (เฉพาะรถยนต์โดยสาร, รถจักรยานยนต์)
	การจำกัดผู้ขับขี่	○	●			○	○	○	○ (เฉพาะรถยนต์)

หมายเหตุ : ○ *: ปัจจัยเสี่ยงของการประกันภัยชนิดเดียวกันที่มีขายในบริษัทประกันภัยทุกแห่ง*

● *: ปัจจัยเสี่ยงที่ใช้เฉพาะในบริษัทประกันภัยบางแห่ง*

(1) เมื่อเทียบกันแล้ว ปัจจัยเสี่ยงของ “ความคุ้มครองความรับผิดต่อความเสียหายของตัวรถยนต์” และ “ความคุ้มครองความรับผิดต่อความสูญหายของตัวรถยนต์” นั้นมีมากกว่าปัจจัยเสี่ยงของ “ความคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก” ในทุกๆ ประเทศ

(2) ทุกประเทศใช้ “กลุ่มรถยนต์” เป็นปัจจัยเสี่ยงของ “ความคุ้มครองความรับผิดต่อความเสียหายของตัวรถยนต์” หรือ “ความคุ้มครองความรับผิดต่อความสูญหายของตัวรถยนต์” อย่างไรก็ตาม จากตารางแสดงให้เห็นว่าประเภทของรถยนต์ที่ใช้ “กลุ่มรถยนต์” เป็นปัจจัยเสี่ยงนั้น ส่วนใหญ่เป็น “รถยนต์นั่ง” ในญี่ปุ่นมีกลุ่มรถยนต์ 9 กลุ่ม ขณะที่ในไต้หวันมีกลุ่มรถยนต์ 32 กลุ่ม และในเกาหลีใต้มี 19 กลุ่ม อย่างไรก็ตาม ทุกประเทศมีกลุ่มรถยนต์มากกว่าประเทศไทย ซึ่งมีอยู่เพียง 5 กลุ่ม

(3) “อายุรถยนต์” ถูกใช้เป็นปัจจัยเสี่ยงสำหรับ “ความคุ้มครองความรับผิดต่อความเสียหายของตัวรถยนต์” และ “ความคุ้มครองความรับผิดต่อความสูญหายของตัวรถยนต์” ในไต้หวัน เกาหลีใต้ และไทย (ในญี่ปุ่น มีการให้ส่วนลดในกรณีที่เป็นรถยนต์นั่งคันใหม่เท่านั้น) ในไต้หวัน “อายุรถยนต์” แบ่งออกเป็น 4 ระดับ ซึ่งได้แก่ “รถยนต์ใหม่”, “รถยนต์อายุ 1 ปี”, “รถยนต์อายุ 2 ปี” และ “รถยนต์อายุ 3 ปี” ในเกาหลีใต้แบ่งออกเป็น 9 ระดับ ซึ่งได้แก่ “รถยนต์ใหม่”, “รถยนต์อายุ 1 ปี”, “รถยนต์อายุ 2 ปี”, “รถยนต์อายุ 3 ปี”, “รถยนต์อายุ 4 ปี”, “รถยนต์อายุ 5 ปี”, “รถยนต์อายุ 6 ปี”, “รถยนต์อายุ 7 ปี” และ “รถยนต์อายุ 8 ปี”

ดร. ปิยวดี โชวิฑูรกิจ*

การบริหารความเสี่ยงและเงินกองทุน (2)

(Risk and Capital Management - Part II)

ในครั้งที่แล้ว เราได้กล่าวถึงเงินกองทุนตามกฎหมาย (Regulatory Capital) ในครั้งนี้เราจะมาพิจารณาถึง **เงินกองทุนทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Capital: EC)**

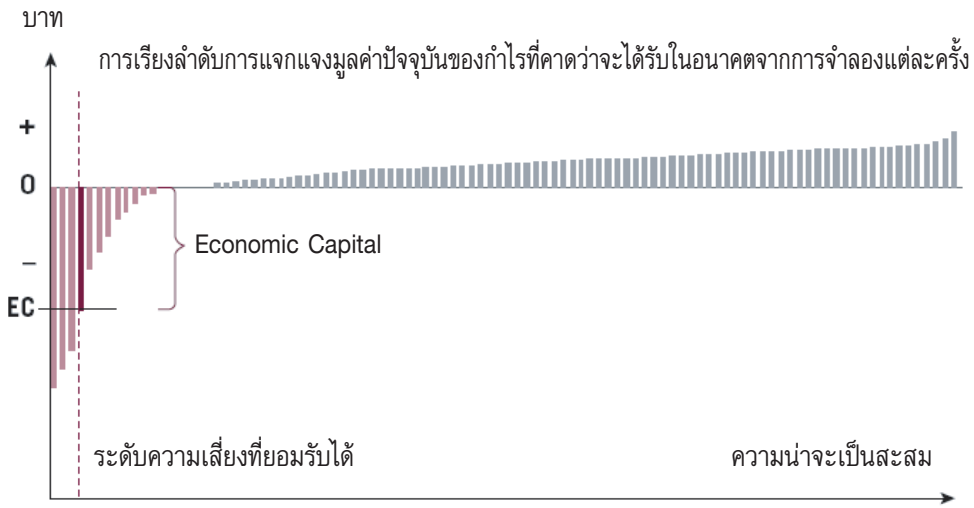
Economic Capital เป็นแนวคิดใหม่ที่เกิดขึ้นและเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจในธุรกิจที่ให้บริการทางการเงินโดยเฉพาะธนาคารและบริษัทประกันภัย โดยทั่วไปแล้ว Economic Capital หมายถึงเงินกองทุนซึ่งบริษัทประกันภัยควรถือครองไว้เพื่อให้เกิดความมั่นคงทางการเงิน ณ ระดับความเชื่อมั่นที่กำหนดและสัมพันธ์กับความเสี่ยงที่บริษัทคาดว่าจะรับไว้ เพื่อรองรับกับความสูญเสียซึ่งอาจจะเกิดขึ้นเนื่องมาจากการดำเนินธุรกิจด้านต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความสูญเสียซึ่งไม่คาดหวัง Economic Capital สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ Required Economic Capital ซึ่งหมายถึงเงินกองทุนที่ธุรกิจควรดำรงไว้เพื่อรองรับกับความเสี่ยงในอนาคต ณ ระดับความเชื่อมั่นที่กำหนด และ Available Economic Capital ซึ่งหมายถึงเงินกองทุนที่ธุรกิจดำรงไว้ในปัจจุบัน

แรงผลักดันที่สำคัญของแนวคิด Economic Capital นี้เกิดมาจากแนวทางการกำกับดูแล “Solvency II” โดยสมาคมนักคณิตศาสตร์ประกันภัยนานาชาติ (International Actuarial Association: IAA) ซึ่งกำหนดให้บริษัทประกันภัยดำรงเงินกองทุนโดยใช้วิธีการที่เรียกว่าสามเสาหลัก หรือ Three-Pillar Approach และกรอบเกี่ยวกับความเพียงพอของเงินกองทุนและความมั่นคงของบริษัทประกันภัยที่สมาคมผู้กำกับดูแลธุรกิจประกันภัยนานาชาติ (International Association of Insurance Supervisors: IAIS) ได้กำหนดขึ้น

เนื่องจากการคำนวณหา Economic Capital เป็นการคำนวณเพื่อวัดผลกระทบทางการเงินของความเสี่ยงที่มีต่อบริษัทเพื่อจำลองสภาวะทางการเงินของบริษัทภายในสถานการณ์ต่างๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งเงินกองทุนซึ่งบริษัทควรดำรงไว้ จึงนับได้ว่าเป็นการคำนวณแบบ Bottom Up กล่าวคือเป็นการคำนวณแยกตามประเภทของความเสี่ยง และนำผลลัพธ์ที่ได้มารวมกันเพื่อดูอิทธิพลของการกระจายความเสี่ยงและคำนวณหาระดับเงินกองทุน ณ ระดับ

* สาขาวิชาเอกวิทยาการประกันภัยและการบริหารความเสี่ยง คณะสถิติประยุกต์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA)

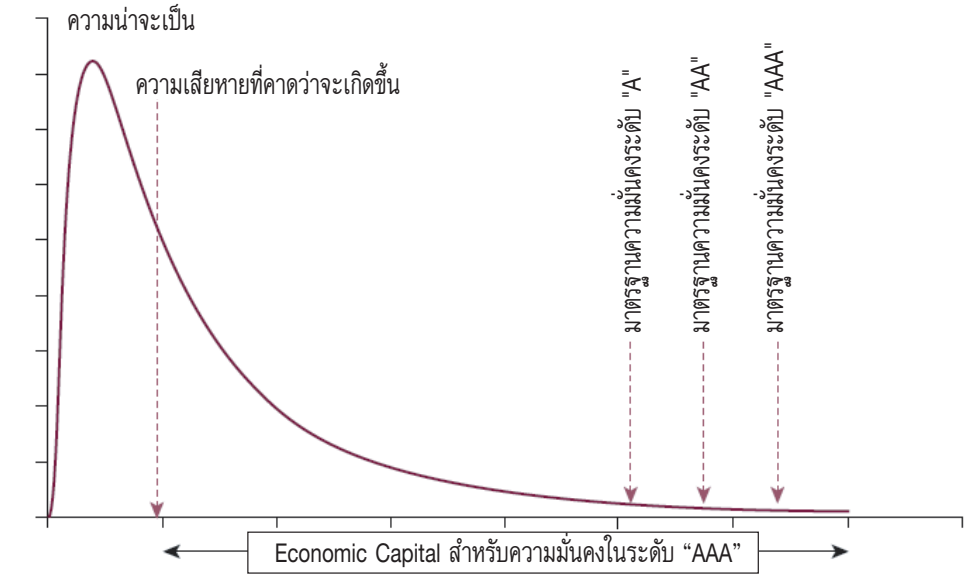
ตัวอย่างการคำนวณ Economic Capital



ความเชื่อมั่นที่กำหนด ดังนั้น Economic Capital จะมีค่าเฉพาะสำหรับแต่ละบริษัท

การวัดความเสี่ยงบนพื้นฐานของ Probability of Ruin ถือเป็นวิธีปฏิบัติที่นิยมใช้กัน Probability of Ruin หมายถึงความน่าจะเป็นที่มูลค่าปัจจุบันของหนี้สินจะมากกว่ามูลค่าปัจจุบันของทรัพย์สิน ณ ช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง ทำให้เกิดการล้มละลายทางเทคนิคขึ้น ดังนั้น Economic Capital บนพื้นฐาน

การกำหนด Econimic Capital โดยใช้ Probability of Ruin



ของ Probability of Ruin จะเป็นการคำนวณหามูลค่าทรัพย์สินที่บริษัทควรจะเพิ่มขึ้นเพื่อลดระดับโอกาสในการล้มละลายนี้

Economic Capital ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลัก ดังนี้

1. มาตรฐานความมั่นคง

มาตรฐานความมั่นคงคือระดับความน่าเชื่อถือของบริษัท ซึ่งสามารถจะเทียบได้กับความสามารถในการอยู่รอดเพื่อชำระข้อผูกพันในอนาคต เช่น หากกำหนดให้มีมาตรฐานความมั่นคงเท่ากับ 99.9 เปอร์เซ็นต์ หรือเทียบได้กับมาตรฐานความมั่นคงระดับ “A” บริษัทจะไม่สามารถอยู่รอดได้หากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดหวังขึ้น 1 ใน 1,000 ปี ดังนั้น หากบริษัทตั้งมาตรฐานความมั่นคงตั้งไว้ในระดับสูง Economic Capital เพื่อให้ได้ตามมาตรฐานนี้ก็จะต้องสูงตามไปด้วยเช่นกัน

2. ความผันแปรของความเสี่ยง

ความผันแปรของความเสี่ยงหมายถึงความเสี่ยงเนื่องมาจากการผกผันแบบสุ่มของความถี่และ/หรือความรุนแรงของความเสี่ยง โดยทั่วไปแล้วบริษัทขนาดเล็กจะเผชิญกับความผันแปรของความเสี่ยงมากกว่าบริษัทขนาดใหญ่เนื่องมาจากกฎของเลขจำนวนมาก ดังนั้น หากความเสี่ยงที่บริษัทต้องการจะรับไว้มีมาก แหล่งเงินทุนที่บริษัทจะต้องถือครองไว้เพื่อรักษาระดับมาตรฐานความมั่นคงที่ได้กำหนดไว้ก็จะต้องเพิ่มขึ้นเช่นกัน

3. เหตุการณ์ที่ไม่คาดหวัง

เหตุการณ์ที่ไม่คาดหวังเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ซึ่งมีโอกาสของการเกิดต่ำแต่ผลกระทบที่เกิดขึ้นมีความรุนแรงมาก ดังนั้น การสร้างแบบจำลอง Economic Capital จะต้องอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอดีตและการคาดการณ์ถึงเหตุการณ์ที่ไม่คาดหวังที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย

นอกจากนี้แล้ว ประเด็นที่จะต้องพิจารณาในการคำนวณหา Economic Capital มีดังนี้

1. ระยะเวลาในการประเมิน

ระยะเวลาในการคำนวณอาจกำหนดเป็นช่วง 1 ปี หรือ ช่วงเวลาหลายปี การคำนวณในช่วงเวลา 1 ปี จะเป็นการทดสอบความมั่นคงของเงินกองทุนของบริษัทในระยะเวลาสั้นต่อเหตุการณ์ที่ไม่คาดหวัง เช่น การผันผวนของอัตราดอกเบี้ย ในขณะที่การคำนวณสำหรับช่วงเวลาหลายปีซึ่งเรียกว่า Stochastic Scenario จะช่วยให้เข้าใจถึงความเสี่ยงที่บริษัทมีอยู่และความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นในระยะยาว

2. การวัดความเสี่ยง

การวัดความเสี่ยงสามารถทำได้โดยใช้แนวคิด Value at Risk ซึ่งเป็นการคำนวณความน่าจะเป็นที่จะเกิดความเสียหายในช่วงระยะเวลาหนึ่ง ณ ระดับความเชื่อมั่นที่กำหนด สำหรับการแจกแจงแบบปกติ หรือ Tail Value at Risk ซึ่งเป็นการคำนวณความน่าจะเป็นและความรุนแรงของความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาหนึ่ง

3. ความเสี่ยงที่นำมาคำนวณ

ความเสี่ยงที่นำมาคำนวณจะหมายรวมถึงความเสี่ยงด้านการรับประกันภัย (การกำหนดราคา การพัฒนาผลิตภัณฑ์ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน) ความเสี่ยงด้านเครดิต (การลดอันดับเครดิต ความไม่สามารถในการชำระหนี้) ความเสี่ยงด้านตลาด (อัตราดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยน ความเสี่ยงด้านสินทรัพย์และหนี้สิน การลงทุน) ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน (ทรัพยากรบุคคล กระบวนการ การเปลี่ยนแปลงสภาวะแวดล้อม) และความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง (การถือครองสินทรัพย์ที่ขาดสภาพคล่อง)

4. วิธีการในการประเมินความเสี่ยง

การประเมินความเสี่ยงสามารถทำได้โดยใช้ Dynamic Stochastic Model ซึ่งเป็นแบบจำลอง

ที่คาดการณ์กระแสเงินสดในอนาคตโดยการจำลองสถานการณ์แบบต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นโดยมีการกำหนดการแจกแจงความน่าจะเป็นควบคู่กันไปด้วย เช่น การใช้ Monte Carlo ในการวิเคราะห์โดยการทำการจำลอง 10,000 สถานการณ์ที่เกิดขึ้นโดยที่ความน่าจะเป็นของแต่ละเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นมีค่าเท่ากัน หรือการประเมินความเสี่ยงโดยใช้ Deterministic Stress Tests ซึ่งเป็นการคาดการณ์กระแสเงินสดในอนาคตโดยการจำลองสถานการณ์บางสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นภายใต้เหตุการณ์ที่ไม่คาดหวัง แต่จะไม่มีการกำหนดการแจกแจงความน่าจะเป็นควบคู่กับเหตุการณ์เหล่านี้

5. การบูรณาการความเสี่ยง

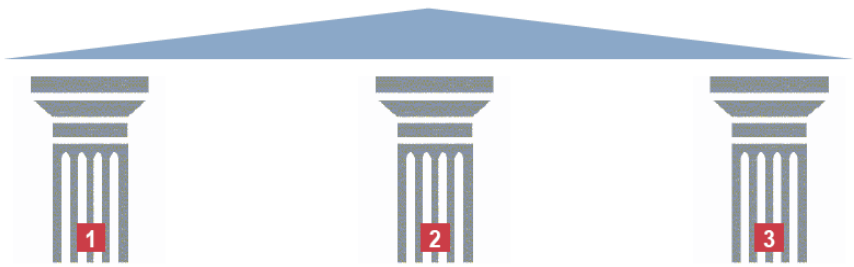
Economic Capital ภายหลังจากที่ได้มีการรวมความเสี่ยงเข้าด้วยกันควรจะมีค่าน้อยกว่าผลบวกของ Economic Capital สำหรับแต่ละประเภทของความเสี่ยงเนื่องมาจากอิทธิพลของการกระจายความเสี่ยง (Diversification) วิธีการทางสถิติ เช่น การหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ หรือการหา Variance/Covariance ก็จะช่วยในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์และความเป็นอิสระต่อกันของความเสี่ยงที่มีอยู่ได้

Economic Capital และ Solvency II

เสาหลักที่ 1. การดำรงเงินกองทุนขั้นต่ำ (Pillar I: Minimum Capital Requirement)

เนื่องจากการประกอบธุรกิจประกันภัยมีความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดการขาดทุนและการล้มละลาย ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้เอาประกันภัย ดังนั้น บริษัทประกันภัยจึงต้องมีเงินกองทุนที่มากพอที่จะรองรับผลการดำเนินงานที่จะเกิดขึ้น อย่างไรก็ตาม การดำรงเงินกองทุนที่มากเกินไปอาจทำให้บริษัทเสียโอกาสในการหาผลกำไรจากเงินกองทุนในรูปแบบอื่นๆ ได้ ดังนั้น การดำรงเงินกองทุนขั้นต่ำเกี่ยวข้องกับการดำรงเงินกองทุนให้เพียงพอกับความเสี่ยง หากความเสี่ยงที่บริษัทรับไว้มีมาก บริษัทย่อมต้องดำรง

Three-Pillar Approach



การดำรงเงินกองทุน
- เงินกองทุนขั้นต่ำ
- การประเมินค่าสินทรัพย์และหนี้สิน
- การประเมินความเสี่ยงและสมมุติฐานที่ใช้
- แบบจำลองที่ใช้ในการคำนวณ

การกำกับดูแล
- เงินกองทุนขั้นต่ำ
- การประเมินค่าสินทรัพย์และหนี้สิน
- การประเมินความเสี่ยงและสมมุติฐานที่ใช้
- แบบจำลองที่ใช้ในการคำนวณ

การใช้กลไกตลาด
- ความโปร่งใส
- การเปิดเผยข้อมูล
- ข้อกำหนดของ IFRS และข้อกำหนดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

เงินกองทุนที่มากตามไปด้วย

ข้อกำหนดด้านเงินกองทุนในเสาหลักที่ 1 จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ข้อกำหนดเงินกองทุนเพื่อความมั่นคง (Solvency Capital Requirement: SCR) และข้อกำหนดเงินกองทุนขั้นต่ำ (Minimum Capital Requirement: MCR) การคำนวณ SCR เป็นการคำนวณบนพื้นฐานของความเสี่ยงถึงระดับเงินกองทุนที่บริษัทควรมีเพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจ โดยพิจารณาจากความเสี่ยงด้านการรับประกันภัย ความเสี่ยงด้านตลาด ความเสี่ยงด้านเครดิต และความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน และคำนวณด้วยระดับความเชื่อมั่น 99.5 เปอร์เซ็นต์ ในช่วงระยะเวลา 1 ปี บริษัทประกันภัยสามารถคำนวณเงินกองทุนเพื่อความมั่นคงของตนโดยใช้แบบจำลองมาตรฐานหรือแบบจำลองภายในของแต่ละบริษัทก็ได้ หากเงินกองทุนของบริษัทมีค่าต่ำกว่าเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ หน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลจะเข้ามาตรวจสอบและพิจารณาแผนการปรับปรุงกิจการเบื้องต้น แต่หากเงินกองทุนของบริษัทมีค่าต่ำกว่า MCR หน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลจะใช้มาตรการขั้นเด็ดขาดมาจัดการ เช่น การหยุดการรับประกัน การสั่งให้บริษัทเข้าโครงการฟื้นฟู หรือการสั่งปิดบริษัท

เสาหลักที่ 2. การกำกับดูแลโดยทางการ (Pillar II: Supervisory Review Process)

ในขณะที่เสาหลักแรกจะมุ่งเน้นข้อกำหนดด้านปริมาณ (Quantitative) หรือการคำนวณและตีมูลค่าความเสี่ยงออกมาเป็นตัวเลข เสาหลักที่ 2 จะเป็นข้อกำหนดด้านคุณภาพ (Qualitative) ของการบริหารความเสี่ยงและการกำกับดูแลโดยทางการซึ่งจะช่วยเสริมเสาหลักที่ 1

การกำกับดูแลโดยทางการจะเกี่ยวข้องกับกระบวนการการประเมินความเพียงพอของเงินกองทุน การทบทวนและการประเมินการกำหนดระดับเงินกองทุนของบริษัทประกันภัยโดยใช้แบบจำลองภายใน (Economic Capital Model) ความสามารถในการกำกับดูแลให้บริษัทประกันภัยดำรงเงินกองทุนเกินกว่าระดับเงินกองทุนขั้นต่ำ และการเข้าแทรกแซงเพื่อป้องกันไม่ให้ระดับเงินกองทุนของบริษัทต่ำกว่าระดับที่กำหนด อย่างไรก็ตาม การกำหนดระดับเงินกองทุนขั้นต่ำไม่ได้เป็นหลักประกันว่าบริษัทประกันภัยจะอยู่รอดปลอดภัย ผู้กำกับดูแลและบริษัทประกันภัยเองจำต้องให้ความสำคัญกับคุณภาพของการบริหารความเสี่ยงและข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้แล้วการกำกับดูแลโดยทางการจะเกี่ยวข้องกับการกำหนดกรอบการควบคุมและการกำกับดูแล กระบวนการบริหารความเสี่ยงภายในองค์กร และการบริหารความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน เป็นต้น

เสาหลักที่ 3. การใช้กลไกตลาด (Pillar III: Market Discipline through Disclosure Requirements)

เสาหลักที่ 3 เกี่ยวข้องกับการใช้กลไกตลาดในการกำกับดูแลเพื่อช่วยกำกับพฤติกรรมของบริษัทประกันภัยโดยการอนุญาตให้มีการเข้าถึงข้อมูลต่างๆ เช่น ข้อมูลทั่วไปของบริษัท ผลการดำเนินงาน โครงสร้างเงินกองทุน ความเพียงพอของเงินกองทุน การประเมินความเสี่ยง และความโปร่งใส เพื่อช่วยส่งเสริมกลไกการกำกับดูแลของตลาดและการสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง

Economic Capital และ IAIS

สมาคมผู้กำกับดูแลธุรกิจประกันภัยนานาชาติ (International Association of Insurance Supervisors: IAIS) ได้กำหนดหลักการสำคัญเกี่ยวกับความเพียงพอของเงินกองทุนและความมั่นคงของบริษัทประกันภัยขึ้นเพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำกับดูแลธุรกิจประกันภัย เพื่อที่จะช่วยเป็นหลักประกันขั้นต่ำเกี่ยวกับความมั่นคงทางการเงินและความ

แบบจำลองการกำกับดูแลความมั่นคงของบริษัทประกันภัย ของสมาคมผู้กำกับดูแลธุรกิจประกันภัยนานาชาติ

สามารถในการรับประกันภัยของบริษัทประกันภัย

หลักการของสมาคมผู้กำกับดูแลธุรกิจประกันภัยนานาชาติที่เกี่ยวข้องกับความเพียงพอของเงินกองทุนและความมั่นคงของบริษัท (Principles on Capital Adequacy & Solvency) ประกอบด้วยหลักการ 14 ข้อสำหรับการประเมินความมั่นคงของบริษัทประกันภัยและบริษัทประกันภัยต่อในด้านต่างๆ คือ ข้อกำหนดทางเทคนิค สินทรัพย์ หนี้สิน การ Match ของสินทรัพย์และหนี้สิน การรับความเสียหายไว้เอง ความอ่อนไหวต่อความเสี่ยง ระดับการควบคุม เงินกองทุนขั้นต่ำ นิยามของเงินกองทุน การบริหารความเสี่ยง การประกันภัยต่อ การเปิดเผยข้อมูล การประเมินความมั่นคง และการถือครองสินทรัพย์ร่วมกัน ซึ่งจะเห็นได้ว่าสามเสาหลักของ Solvency II นี้มีความสอดคล้องกับหลักการขั้นที่ 2 และ 3 ของ IAIS นั่นเอง

เอกสารอ้างอิง

1. Barth, M.M., 2003, Risk-Based Insurance Solvency Regulation in the U.S., The World Bank Contractual Savings Conference, Washington, D.C.
2. Eling, M., Schmeiser, H., and J.T. Schmit, 2006, The Solvency II Process: Overview and Critical Analysis, Working Paper, The Center for Finance, St. Gallen.
3. Towers Perrin, 2007, Economic Capital.
4. Towers Perrin, 2007, Economic Capital: A Key Tool on the Fast Track for Risk-Based Decisions.
5. http://www.kpmg.com/Industries/FS/Other/SolvencyII/SolvencyThought.htm.

Actuaries' Corner

ชญณา พูลทรัพย์*

การขายประกันภัยผ่านธนาคาร (Bancassurance)

จากการจัดการสัมมนา "Catch the Wave: Bancassurance & Product Trends in Asia" โดยคณะสถิติประยุกต์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA) และบริษัท AACP ซึ่งสนับสนุนโดย สมาคมประกันชีวิตไทย และธนาคารออมสิน เมื่อวันที่ 20-21 สิงหาคม 2550 ณ คณะสถิติประยุกต์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์นั้นมีรายละเอียดที่น่าสนใจสำหรับผู้ที่อยู่ในสายงานประกันวินาศภัยเช่นกัน ผู้เขียนจึงเห็นว่าน่าจะนำมาสรุป รวมทั้งสอดแทรกข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติมเพื่อจะเป็นประโยชน์และสาระสำหรับผู้อ่านในครั้งนี้

Bancassurance มาจากการผนวกคำว่า "Bank" และ "Assurance" ซึ่งใช้สำหรับการขายประกันภัยผ่านช่องทางธนาคาร ในบางประเทศหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) อาจมองว่าการให้ธนาคารขายประกันภัยได้นั้นจะทำให้ธนาคารมีอำนาจในการควบคุมการเงินของประเทศมากเกินไป จึงไม่อนุญาตให้ธนาคารขายประกันภัยได้ อย่างไรก็ดี ในบางประเทศหน่วยงานกำกับดูแลกลับมีความเห็นที่แตกต่าง และอนุญาตให้ธนาคารขายประกันภัยได้

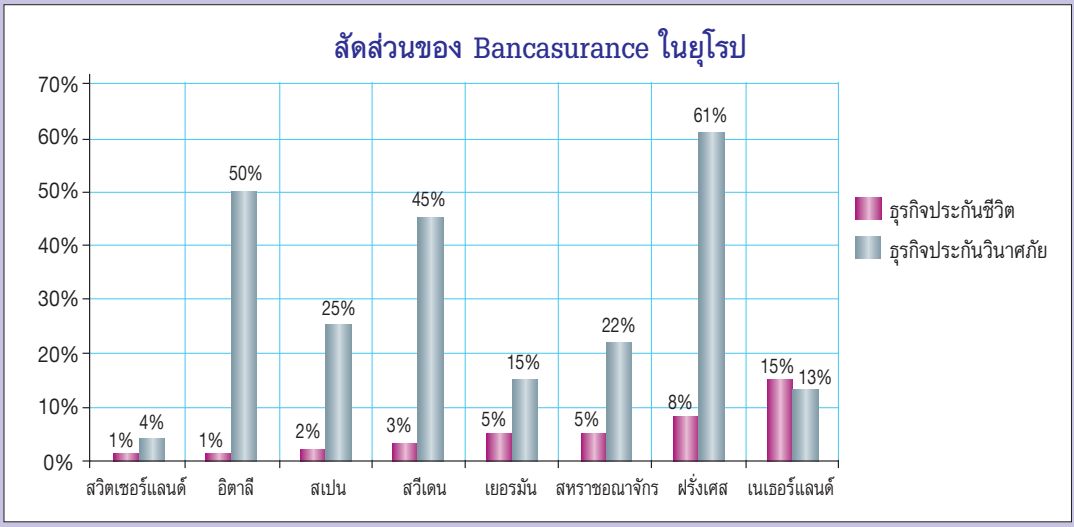
การขายประกันภัยผ่านธนาคารนั้นบ้างก็ประสบความสำเร็จ บ้างก็ไม่ประสบความสำเร็จ แตกต่างกันในแต่ละประเทศ หรือแม้แต่ในประเทศเดียวกันก็มีระดับความประสบความสำเร็จแตกต่างกันตามผลิตภัณฑ์หรือรูปแบบความคุ้มครอง ในการที่จะประสบความสำเร็จได้นั้นประกอบด้วย 3 กลุ่มคน ซึ่งมีบทบาทสำคัญ กลุ่มแรกคือผู้บริหารระดับสูงของธนาคารและของบริษัทประกันภัยต้องมีเป้าหมายร่วมกันและจริงจังกับเป้าหมายนั้น หรือต้องมีความจริงจังถึงขั้นที่เรียกว่าเป็นพันธมิตรทางการค้า (Strategic Alliance/Partner) ธนาคารอาจต้องการรายได้จากการขายประกันภัยในรูปของคอมมิชชั่น โดยเฉพาะในภาวะที่กำไรจากส่วนต่างของดอกเบี้ยเงินกู้และเงินฝากไม่มากเท่าที่ควร นอกจากนี้ ความต้องการที่จะเป็นธนาคารที่มีบริการครบวงจรหรือ Universal Bank เพื่อที่จะรักษาฐานลูกค้าเดิมหรือดึงลูกค้ากลุ่มใหม่ๆ ก็ยังเป็นอีกเหตุผลสำคัญ ส่วนในด้านบริษัทประกันภัยซึ่งแต่ดั้งเดิมนั้นส่วนใหญ่ใช้ตัวแทนเป็นช่องทางการขายสำคัญ แต่ก็ยังมีคนบางกลุ่มที่ตัวแทนเข้าไม่ถึง หรือมีความเชื่อถือองค์กร เช่นธนาคารมากกว่าบุคคลที่เป็นตัวแทน บริษัทประกันภัยจึงเห็นว่าธนาคารเป็นองค์กรที่มีฐานลูกค้าและมีข้อมูลทางการเงินของลูกค้าที่น่าจะนำมาใช้ขยายช่องทางการขายได้ กลุ่มที่สองคือพนักงานของทั้งสององค์กรต้องได้รับสิ่งตอบแทนที่น่าสนใจและยุติธรรมจากการทำธุรกิจร่วมกันของธนาคารกับบริษัทประกันภัย ซึ่งก็ย้อนกลับมาที่นโยบายของผู้บริหารระดับสูงของธนาคารและของบริษัทประกันภัยว่า จะมีแนวทางอย่างไร และจะสื่อสารกับพนักงานในองค์กรอย่างไรให้เข้าใจและปฏิบัติตามเพื่อให้บรรลุเป้าหมายเดียวกัน กลุ่มสุดท้ายที่ไม่ได้มีความสำคัญน้อยกว่าสองกลุ่มแรกก็คือกลุ่มลูกค้า ซึ่งผลิตภัณฑ์ประกันภัยนั้นๆ จะตอบสนองความต้องการและเพิ่มอรรถประโยชน์ให้กับเขาได้

** สาขาวิชาเอกวิทยาการประกันภัยและการบริหารความเสี่ยง คณะสถิติประยุกต์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA)*

ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการทำ Bancassurance นั้นมีหลายประการ อาทิ การฝึกอบรมพนักงานขายของธนาคารให้มีความเข้าใจแบบประกันภัยรวมทั้งจุดขายของแต่ละแบบ โดยการฝึกอบรมที่ดีย่อมจะทำให้พนักงานขายรู้สึกเปิดและปิดการขายได้อย่างเป็นธรรมชาติ และนอกจากการฝึกอบรมที่ดีแล้ว การสร้างความสัมพันธ์ของพนักงานแต่ละระดับของทั้งสององค์กรให้เหนียวแน่นพร้อมที่จะร่วมกันแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายใต้ Team Building และ Relationship Management ก็เป็นสิ่งที่บริษัทประกันภัยต้องคำนึงถึงด้วย

ความท้าทายของ Bancassurance นั้นมีมากน้อยแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ บริษัท และผลิตภัณฑ์ การที่มีหลายช่องทางทำให้บริษัทมักต้องประสบกับปัญหาความขัดแย้งระหว่างช่องทางพนักงานขายโดยธรรมชาติแล้วจะคอยจับตามองผลิตภัณฑ์ และผลตอบแทนของฝ่ายขายที่อยู่ในตลาดต่างๆ ความรู้สึกของการให้ที่ไม่เท่าเทียมกับพนักงานขายจะส่งผลลบให้กับผลการดำเนินงานได้ เนื่องจากผลิตภัณฑ์ประกันภัยนั้นยังเป็นผลิตภัณฑ์ที่ต้องถูกนำเสนอขาย ซึ่งก็หมายถึงว่า พนักงานขายเป็นกลไกที่สำคัญ จากแต่เดิมที่ตัวแทนเป็นช่องทางหลักสำคัญซึ่งมีรายได้จากคอมมิชชั่น บริษัทสามารถติดตามประเมินผลและควบคุมการขายได้อย่างใกล้ชิด ส่วนการใช้ช่องทางขายผ่านธนาคารเป็นการเพิ่มฐานลูกค้าให้กับบริษัทก็จริง หากแต่บริษัทอาจจำเป็นต้องมีวิธีการบริหารจัดการให้พนักงานขายของธนาคารปฏิบัติตามทิศทางที่ตั้งเป้าหมายไว้ นั่นเป็นเรื่องที่น่าคิดทีเดียว

ในประเทศแถบยุโรป อาทิ ฝรั่งเศส อิตาลี สเปน เยอรมัน และสหราชอาณาจักร Bancassurance เป็นช่องทางการขายสำคัญ ลูกค้าให้ความเชื่อถือในธนาคารว่าเป็นสถาบันที่มั่นคง รูปแบบของ Bancassurance ที่มีในยุโรปเช่น “Integrated Model” ใช้ทั่วไปในยุโรปตอนใต้ โดยพนักงานธนาคารที่สาขาเป็นผู้ขายและแบบประกันภัยนั้นได้ถูกออกแบบมาเฉพาะเพื่อตอบสนองความต้องการสำหรับลูกค้าธนาคาร อย่างไรก็ตาม วิธีการบริหารจัดการเป็นปัจจัยสำคัญที่ต้องตกลงกันระหว่างธนาคารและบริษัทประกันภัยให้ชัดเจนเพื่อที่จะผลักดันให้พนักงานปฏิบัติไปตามกลยุทธ์ที่วางไว้ เช่น อาจมีการตกลงในการใช้ปัจจัยพิจารณาในการชี้วัดผลงาน (Key Performance Indicator) สำหรับพนักงานที่เกี่ยวข้องในระดับต่างๆ อีกรูปแบบหนึ่งนั้นคือการให้พนักงานของบริษัทประกันภัยทำหน้าที่เป็นผู้แนะนำสินค้าประกันภัยเอง (Insurance Advisor) ณ สาขาของธนาคาร โดยแบบประกันภัยที่ขายนี้จะไม่แตกต่างกับแบบประกันที่ขาย



ผ่านตัวแทน เรียกรูปแบบนี้ว่า “Active-Based Model” วิธีการบริหารจัดการที่ใช้นั้นเป็นชนิดเดียวกันกับที่ใช้กับตัวแทน นั่นคือ ใช้คอมมิชชั่นเป็นหลัก

ในประเทศไทย ก่อนที่ธนาคารแห่งประเทศไทยจะอนุญาตให้ธนาคารสามารถเป็นนายหน้าขายประกันภัยในปี พ.ศ. 2545 ได้นั้น บริษัทประกันภัยเพียงใช้ฐานลูกค้าธนาคารในการทำ Cross-selling ส่งข่าวการส่งเสริมการขาย หรือโฆษณาประชาสัมพันธ์ผลิตภัณฑ์ ซึ่งธนาคารไม่มีรายได้โดยตรงจากกิจกรรมนี้ หลังจากที่ได้รับอนุญาตจากธนาคารแห่งประเทศไทย การใช้ธนาคารเป็นช่องทางการขายประกันภัยก็มีความสำคัญมากขึ้นเรื่อยๆ มีการสร้างพันธมิตร หรือร่วมทุนกันมากขึ้น

การขายผ่านช่องทางธนาคารเป็นที่น่าจับตามองว่าจะเป็นช่องทางที่นำกรมธรรม์ประกันภัยเข้าสู่ลูกค้ากลุ่มใหม่ได้มากน้องเพียงไร และจะนำรายได้สู่บริษัทประกันภัยได้แค่ไหน จากรายงานของสมาคมประกันชีวิตไทย ความยั่งยืนยังคงเป็นสิ่งที่น่าเป็นห่วง เนื่องจากอัตราการต่ออายุช่องทางธนาคารมีเพียงประมาณร้อยละ 6 ในขณะที่อัตราการต่ออายุช่องทางตัวแทนสูงถึงประมาณร้อยละ 90 หากเป็นกรมธรรม์ประกันวินาศภัยที่เป็นสัญญาปีต่อปี อัตราการต่ออายุของช่องทางธนาคารอาจจะน้อยกว่านี้ ข้อมูลเหล่านี้จะถูกนำเข้าไปใช้ในการคำนวณเบี้ยประกันภัยเพื่อให้บริษัทสามารถมีกำไรจากการขาย นอกจากนี้ พัฒนาการของเทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตหรือโทรศัพท์มือถือ อีกทั้งเทคโนโลยีสมัยใหม่ซึ่งเติบโตอย่างรวดเร็วจะมีผลอย่างไรกับช่องทางนี้ ก็เป็นอีกเรื่องที่น่าศึกษา

สำหรับผลิตภัณฑ์ประกันวินาศภัยที่ขายผ่านช่องทางธนาคารหรือสถาบันการเงินต่างๆ นั้น นอกจากเป็นการขายผลิตภัณฑ์ที่ผูกไปกับสินเชื่อประเภทต่างๆ แล้ว ปัจจุบันยังมีผลิตภัณฑ์ประกันวินาศภัยที่ธนาคารขายโดยความสมัครใจออกมาวางขายมากขึ้น เพื่อขยายฐานรายได้ให้หลากหลาย ซึ่งทั้งผลิตภัณฑ์ประกันภัยและโครงสร้างเบี้ยประกันภัยที่ขายในช่องทาง Bancassurance นั้นมักเน้นความเรียบง่าย เนื่องจากพนักงานมีเวลาในการสื่อสารกับลูกค้าที่จำกัด และบ่อยครั้งที่ได้พบเห็นเบี้ยประกันภัยแบบอัตราเดียว (Single Rate) ซึ่งการคำนวณเบี้ยประกันภัยแบบอัตราเดียวให้เพียงพอเหมาะสมนั้นเป็นสิ่งที่ท้าทาย เนื่องจากมักต้องใช้ข้อสมมติในการคำนวณอยู่พอดู และหากผลการรับประกันภัยไม่เป็นไปตามที่คาดหมาย เนื่องจากส่วนผสมของพอร์ตลูกค้าไม่เป็นไปตามที่คาดไว้ หรือด้วยเหตุอื่นๆ การปรับปรุงผลิตภัณฑ์และเบี้ยประกันภัยให้สอดคล้องกับสภาพความเสี่ยงและภาวการณ์ของตลาดจึงเป็นสิ่งจำเป็น ดังนั้นเป็นหน้าที่ของ Actuary ด้วยเช่นกันที่ต้องติดตามผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ

การตัดสินใจใช้ปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ในการคำนวณเบี้ยประกันภัยนั้น Actuary ได้มาจากกระบวนการจัดทำระดับความเสี่ยงภัย (Risk Classification) ซึ่งจำเป็นต้องทำเป็นระยะๆ เนื่องจากสภาพแวดล้อมของภัยต่างๆ มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา เช่น ในกรณีการรับประกันภัยทรัพย์สิน สิ่งปลูกสร้างในปัจจุบันอาจทำจากวัสดุทดแทนการใช้ไม้มากขึ้น มีปัจจัยเรื่องการขยายตัวของเมือง รวมทั้งอาจมีอุปกรณ์ป้องกันอัคคีภัยแบบใหม่ เป็นต้น นอกจากนี้ ความท้าทายของงานคณิตศาสตร์ประกันภัยนอกจากการคำนวณทางเทคนิคแล้ว การอธิบายเหตุผลและที่มาของตัวเลขที่ระบุระดับความเสี่ยงอ้างอิง (Differential หรือ Relativity) ทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพนับเป็นเรื่องที่สำคัญอีกเรื่องหนึ่ง ดังนั้น จึงเป็นความจำเป็นที่ Actuary ต้องทำงานร่วมกับผู้เชี่ยวชาญหรือได้รับคำปรึกษาเรื่องความเสี่ยงของการเกิดและความรุนแรงของความเสียหายของภัยประเภทต่างๆ เพื่อให้สามารถหาผลการคำนวณที่สมเหตุสมผลและน่าเชื่อถือ

เนื่องจากการขายผลิตภัณฑ์ที่ผูกไปกับสินเชื่อประเภทต่างๆ เป็นช่องทางดั้งเดิมของการมีธุรกิจร่วมกันระหว่างธนาคารและบริษัทประกันวินาศภัย การประกันภัยทรัพย์สินจึงแทบจะเป็นธุรกิจหลักตลอดช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมาจวบจนปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมา สินเชื่อส่วนบุคคล

ระยะสั้นมีเพิ่มมากขึ้น จึงเป็นช่องทางให้กับการประกันอุบัติเหตุที่ผูกกับสินเชื่อบุคคลนี้ โดยความคุ้มครองกรณีเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ และมีค่าปลงศพจำนวนหนึ่งซึ่งจ่ายผลประโยชน์หากเสียชีวิตในทุกกรณี เนื่องจากการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุนั้นมีความน่าจะเป็นน้อย (แต่ความเสียหายต่อครอบครัวนั้นมากมายนักทั้งทางการเงินและจิตใจ) เบี้ยประกันภัยจึงไม่สูง ผู้เอาประกันภัยที่อยู่ในฐานะผู้กู้จึงไม่รู้สึกว่าเป็นภาระมากนัก อัตราเบี้ยประกันภัยที่กำหนดแบ่งตามชั้นอาชีพตามความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ บางกรณีมีการเลือกไม่รับประกันภัยบางอาชีพ หรือไม่จ่ายผลประโยชน์บางกรณี เช่น กรณีที่เกิดจากการขับขี่มอเตอร์ไซค์ ทั้งนี้การออกแบบแผนประกันภัยนั้นขึ้นกับกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย การพิจารณาการรับประกันภัย ความถนัดและพอร์ตความเสี่ยงของแต่ละบริษัท นอกจากนี้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นที่รู้จักอย่างดีแล้วพนักงานธนาคารไม่ต้องใช้เวลาในการอธิบายมาก กระทั่งสามารถขาย ณ หน้าเคาน์เตอร์ปกติ เช่น พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งลูกค้าสามารถรับกรมธรรม์ได้เลย และยังเป็นช่องทางการชำระเงินที่สะดวก

ในส่วนของการประกันภัยสุขภาพ ก็มีบริการ ณ สาขาธนาคารทุกวันนี้ โดยมักมีแผนความคุ้มครองให้เลือกที่ไม่ซับซ้อนสำหรับการตลาด (แลกกับความซับซ้อนในการบริหารความเสี่ยงของนักคณิตศาสตร์ประกันภัย และการบริหารสินไหมทดแทนเบื้องหลัง) แบบประกันภัยชดเชยรายได้จากการเป็นผู้ป่วยในหรือการประกันภัยสุขภาพวงเงินแน่นอนมีวางขาย ณ เคาน์เตอร์ธนาคารหลายแห่ง โดยที่เบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามกลุ่มอายุ แต่สำหรับบางบริษัทที่กำหนดราคาแบบอัตราเดียวกันทุกอายุก็มีให้พบเห็นเช่นกัน ทั้งนี้หากมีกฎเกณฑ์เงื่อนไขการจ่ายสินไหมทดแทนที่เข้มข้นก็อาจช่วยลดความเสี่ยงลงได้แต่อาจไม่เป็นที่พอใจของผู้เอาประกันภัยในภายหลังได้

ส่งท้ายบทความนี้ Actuary จำเป็นต้องรู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ เนื่องจาก Actuary มิได้มีบทบาทเพียงทำหน้าที่คำนวณเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมให้กับผลิตภัณฑ์ต่างๆ เท่านั้น แต่ยังมีบทบาทที่สำคัญในการออกแบบและปรับปรุงผลิตภัณฑ์ประกันภัย ซึ่งต้องการความรู้ความเข้าใจเรื่องอื่นๆ มากกว่าวิธีการทางคณิตศาสตร์ประกันภัย (Actuarial Methodology) แต่เพียงอย่างเดียว เรียกว่าต้องทั้งรู้รอบและรู้ลึกนั่นเอง