

บทที่ 3

สถานภาพทั่วไปของธุรกิจประกันวินาศภัย

3.1 ประเภทของธุรกิจประกันวินาศภัย

ในวงการธุรกิจ ปัจจุบัน ถือว่า การประกันวินาศภัยเป็นประโยชน์ในการคุ้มครองทรัพย์สินและกิจการของตนได้อย่างมหาศาล เพราะนอกจากช่วยป้องกันการสูญเสียต่าง ๆ ไว้ได้อย่างมีประสิทธิภาพแล้ว การประกันวินาศภัยยังครอบคลุมได้กว้างขวาง กล่าวคือ ถ้าบุคคลหรือนิติบุคคลใดมีความสัมพันธ์อยู่กับทรัพย์สินหรือสิทธิ หรือผลประโยชน์หรือรายได้ใด ๆ ที่สามารถที่จะเกิดขึ้นได้จากทรัพย์สินนั้น ซึ่งถ้ามีเหตุการณ์ใดเกิดขึ้นแล้วทำให้ผู้นั้นต้องเสียหาย และความเสียหายที่จะได้รับนั้น สามารถประเมินราคาเป็นเงินได้ บุคคลนั้นหรือนิติบุคคลนั้นสามารถที่จะทำประกันวินาศภัยได้

การประกันวินาศภัยในประเทศไทย ปัจจุบันแบ่งเป็น 4 ประเภท คือ

1. การประกันอัคคีภัย (fire insurance) หมายถึง การรับประกันภัยที่เกิดจากไฟมาเผาผลาญทรัพย์สิน หรือความเสียหายที่เป็นเหตุต่อเนื่องจากไฟ เช่น ในการดับเพลิงข้างร้านขายเสื้อผ้า น้ำจากสายสูบลดลงไปบนเสื้อผ้า ทำให้เสียหายขายไม่ได้ เป็นต้น ซึ่งเมื่อเกิดภัยขึ้นแล้วบริษัทประกันชดใช้ค่าเสียหายให้

2. การประกันภัยทางทะเล (marine insurance) เป็นการประกันความเสียหายแก่สินค้า และทรัพย์สินที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง รวมทั้งพาหนะและสิ่งอื่น ๆ ที่ใช้ในการขนส่ง และยังขยายขอบเขตความคุ้มครองรวมถึงภัยทางบก (inland risks) และความสูญเสียในขณะขนส่ง โดยทางลำน้ำในประเทศด้วย ซึ่งสิ่งใดก็ตามถ้าตกอยู่ภายใต้ความเสี่ยงภัยทางทะเล และเป็นสิ่งที่ชอบด้วยกฎหมายแล้ว ย่อมที่จะเอาประกันภัยทางทะเลได้ เช่น ข้าวเรือ สินค้า รายได้หรือค่าจ้างที่ควรได้ในรูปค่าขนส่ง (freight) ค่านายหน้า กำไร หรือผลประโยชน์ที่เป็นเงินอื่น ๆ

3. การประกันภัยรถยนต์ (automobile insurance) เป็นการประกันความสูญเสีย หรือเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ ซึ่งได้แก่

3.1 ความสูญเสียหรือเสียหายที่เกิดแก่รถยนต์ ได้แก่ ความเสียหาย บอบสลาย หรือสูญหายของตัวรถยนต์

3.2 ความสูญเสียหรือเสียหายที่รถยนต์ก่อให้เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอก รวมทั้งบุคคลที่โดยสารอยู่ในรถยนต์นั้น ซึ่งปัจจุบันได้มีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ.2535 เพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ เพื่อเป็นหลักประกันว่าผู้ประสบภัยจากรถ จะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างแน่นอน และทันท่วงที

4. การประกันภัยเบ็ดเตล็ด (miscellaneous insurance) เป็นการประกันภัยประเภทหนึ่งของการประกันวินาศภัย โดยให้ความคุ้มครองต่อความสูญเสียหรือความเสียหายอันเนื่องมาจากภัยอื่น ๆ ที่อยู่นอกเหนือจากการคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์...และกรมธรรม์ประกันชีวิต... แบ่งออกเป็น 5- กลุ่มใหญ่ ๆ คือ

4.1 การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองเกี่ยวกับบุคคล เป็นการประกันที่มีลักษณะใกล้เคียงกับการประกันชีวิตมาก ได้แก่ การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล การประกันสุขภาพและการประกันหมู่ การประกันอุบัติเหตุผู้โดยสารเครื่องบิน และรถยนต์ประจำทาง เป็นต้น

4.2 การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองเกี่ยวกับทรัพย์สิน เป็นการให้ความคุ้มครองความสูญเสียหรือเสียหายต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัย อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ ได้แก่ การประกันทรัพย์สินส่วนบุคคล การประกันกระจก การประกันป้ายโฆษณาสินค้า การประกันโจรกรรม และการประกันภัยสำหรับเงิน

4.3 การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองเกี่ยวกับงานวิศวกรรม เป็นการประกันเฉพาะงานวิศวกรรมเครื่องยนต์ วิศวกรรมโยธา และภัยเครื่องจักรต่าง ๆ ที่ใช้ในโรงงาน อุตสาหกรรม ซึ่งได้แก่ การประกันภัยทุกชนิดสำหรับงานรับเหมาก่อสร้าง การประกันภัยทุกชนิดสำหรับงานติดตั้งเครื่องจักร การประกันภัยสำหรับงานตามสัญญา การประกันภัยเครื่องคอมพิวเตอร์ เป็นต้น

4.4 การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองเกี่ยวกับ ความรับผิดชอบตามกฎหมาย เป็นการประกันที่มุ่งจะให้ความคุ้มครองต่อความรับผิดชอบตามกฎหมาย ของผู้เอาประกันที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งได้แก่ การประกันความรับผิดชอบต่อสาธารณะ การประกันความรับผิดของนายจ้าง การประกันความรับผิดของผู้ผลิตสินค้า การประกันความรับผิดของผู้ประกอบอาชีพทางแพทย์ ,ทางกฎหมาย,ทางบัญชี เป็นต้น

4.5 การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองเกี่ยวกับภัยอื่น ๆ จัดเป็นกลุ่มเบ็ดเตล็ด ที่มุ่งให้ความคุ้มครองภัยอื่น ๆ นอกเหนือจากที่กล่าวมาแล้ว ได้แก่ การประกันความซื่อสัตย์ การประกันพืชผล การประกันปลุกสัตว์ การประกันโรคมะเร็ง

3.2 การดำเนินงานและสถานะการเงินธุรกิจประกันวินาศภัย

สำหรับธุรกิจประกันวินาศภัย ในประเทศไทย หลังจากที่ได้มีการอนุมัติให้เปิดบริษัทประกันวินาศภัยเพิ่มขึ้นอีกจำนวน 16 บริษัท ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2540 นั้น เนื่องจากในขณะนั้นเป็นช่วงที่ประเทศไทยกำลังประสบปัญหาด้านเศรษฐกิจอย่างรุนแรง จนทำให้

บางบริษัทที่ได้รับอนุมัติไม่สามารถเปิดดำเนินการได้ และบางบริษัทที่เปิดดำเนินการอยู่ก่อนแล้วก็ไม่สามารถที่จะประกอบกิจการต่อไปได้ และบางบริษัทก็ได้มีการรวมหรือควบกิจการเพื่อให้ฐานะของกิจการมีความมั่นคงมากยิ่งขึ้น จนถึงเดือนมีนาคม 2543 มีบริษัทที่ประกอบกิจการประกันวินาศภัยจำนวน 79 บริษัท ดังนี้

ตารางที่ 3.1 จำนวนบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทยปี 2543

ประเภทธุรกิจ	บริษัทในประเทศ	สาขาบริษัทต่างประเทศ	รวม
ประกันวินาศภัย	64	4	68
ชีวิต และวินาศภัย	3	1	4
ประกันสุขภาพ	6	-	6
ประกันภัยต่อ	1	-	1
รวม	74	5	79

ที่มา : กรมการประกันภัย

จากอัตราการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอดของธุรกิจประกันภัย ซึ่งจะเป็นไปในทิศทางเดียวกับอัตราการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจโดยรวม แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่า ธุรกิจประกันภัยมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับระบบเศรษฐกิจ ดังนั้น ในช่วงที่ประเทศไทยรวมทั้งประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเดียวกันได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจ ผลกระทบต่อเนื่องถึงธุรกิจประกันภัยคือ การขยายตัวที่ลดลง ซึ่งเริ่มปรากฏให้เห็นอย่างชัดเจนในปี 2540 ซึ่งธุรกิจประกันวินาศภัยเริ่มขยายตัวติดลบเป็นครั้งแรกในอัตราร้อยละ 5.77 และติดลบมากขึ้นเป็นร้อยละ 11.66 ในปี 2541

สำหรับปี 2542 จากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาลส่งผลให้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจของประเทศไทยเริ่มปรากฏทิศทางในทางบวกที่ชัดเจนขึ้น และตัวเลขเศรษฐกิจส่วนใหญ่บ่งชี้ให้เห็นว่าเศรษฐกิจไทยได้ผ่านพ้นจากจุดต่ำสุดไปแล้ว กล่าวคือ อัตราการขยายตัวของรายได้ประชาชาติเพิ่มขึ้นจากปีก่อนประมาณร้อยละ 4.6 โดยมีมูลค่าการส่งออก การนำเข้า การลงทุน และการบริโภคที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อนอย่างน่าพอใจ ในส่วนของภาคการเงิน ปัญหาต่อเนื่องเกี่ยวกับหนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ (NPL) ของสถาบันการเงินเริ่มคลี่คลายลง แม้ว่าจะยังคงมีสัดส่วนในระดับสูง แต่ก็สามารถลดระดับลงได้มาก เมื่อเปรียบเทียบกับเมื่อช่วงต้นปี ประกอบกับการปรับโครงสร้างหนี้สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง โดยยังคงมีปัญหาค่าที่ต้องติดตามแก้ไขในส่วนที่

เกี่ยวกับการหดตัวของปริมาณสินค้าของธุรกิจใหม่ ที่จะส่งผลกระทบต่อตรงต่อการทำงานและการสร้างมูลค่าเพิ่มของผลผลิต ผลจากการฟื้นตัวของภาวะเศรษฐกิจโดยรวมส่งผลต่อเนื่องถึงอัตราการเจริญเติบโตของธุรกิจประกันวินาศภัย ซึ่งจากสถิติที่ปรากฏในอดีตจะมีส่วนต่างของระยะเวลาปรับตัว (time lag) ประมาณ 1-2 ปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจประกันวินาศภัยที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขยายตัวของธุรกิจสาขาอื่น ในปี 2542 กรมการประกันภัยประมาณว่า เบี้ยประกันวินาศภัยรับโดยตรงของธุรกิจประกันวินาศภัยลดลงจากปี 2541 ร้อยละ 9.67 โดยมีมูลค่าเบี้ยประกันภัยรวมประมาณ 46,007 ล้านบาท ทั้งนี้ นอกจากผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจซบเซาแล้ว ยังมีปัจจัยอื่นประกอบด้วยเช่น การที่ธุรกิจประกันวินาศภัย เข้าสู่ระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2542 การปรับพิคัดเบี้ยประกันอัคคีภัยสำหรับเขตเมืองในต่างจังหวัดเมื่อปี 2541 ตลอดจนการประกาศปรับอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับลดลงร้อยละ 10 เมื่อปลายปี 2541 เหล่านี้เป็นปัจจัยประกอบนอกเหนือจากภาวะต่อเนื่องของวิกฤตเศรษฐกิจที่มีผลให้จำนวนเบี้ยประกันวินาศภัยทั้งระบบมีอัตราการหดตัวต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา

ตารางที่ 3.2 จำนวนกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยปี 2536-2541

หน่วย: ราย

ปี	อัคคีภัย	ตัวเรือ	สินค้า	รถ	เบ็ดเตล็ด	สุขภาพ	รวม
2536	1,390,239	545	376,940	4,433,426	583,572	36,215	6,820,937
2537	1,566,629	659	423,162	6,115,605	699,323	44,067	8,849,445
2538	1,540,369	765	476,843	9,734,503	863,230	53,786	12,669,496
2539	1,678,928	834	500,351	11,596,084	1,055,995	41,145	14,873,337
2540	1,803,216	892	499,339	10,974,309	1,034,726	39,435	14,351,917
2541	1,623,220	703	430,341	11,363,674	1,086,123	53,200	14,557,261

ที่มา : กรมการประกันภัย

ตารางที่ 3.3 อัตราการเติบโตของจำนวนกรรมธรรม์ประกันวินาศภัยปี 2536-2541

หน่วย : ร้อยละ

ปี	อัครภัย	ตัวเรือ	สินค้า	รถ	เบ็ดเตล็ด	สุขภาพ	รวม
2536	8.68	-7.63	8.03	405.62	19.58	48.75	126.01
2537	12.69	20.92	12.26	37.94	19.83	21.68	29.74
2538	-1.68	16.08	12.69	59.17	23.44	22.06	43.17
2539	9.00	9.02	4.93	19.12	22.33	-23.50	17.39
2540	7.40	6.95	-0.20	-5.36	-2.01	-4.16	-3.51
2541	-9.98	-21.19	-13.82	3.55	4.97	34.91	1.43

ที่มา : กรมการประกันภัย

ตารางที่ 3.2 และ 3.3 แสดงให้เห็นว่าในปี 2536 ธุรกิจประกันวินาศภัย ได้ออกกรรมธรรม์ประกันภัยรวม 6,820,637 ฉบับ โดยมีกรรมธรรม์ประเภทรถสูงสุดจำนวน 4,433,426 ฉบับ รองลงมาคือประกันอัครภัยและเบ็ดเตล็ด จำนวน 1,390,239 และ 583,572 ฉบับ ตามลำดับ และเมื่อสิ้นปี 2541 ธุรกิจประกันวินาศภัยได้ขยายตัวจากปี 2536 เป็นอย่างมาก โดยมีจำนวนกรรมธรรม์ประกันภัยเพิ่มขึ้นเป็น 14,557,261 ฉบับ เพิ่มขึ้นจากปี 2536 จำนวน 7,736,324 ฉบับ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 113.42 โดยมีกรรมธรรม์ประกันภัยรถมีจำนวนสูงสุดจำนวน 11,363,674 ฉบับ หรือร้อยละ 78.06 ของจำนวนกรรมธรรม์ทั้งหมด รองลงมาคือประกันอัครภัยและเบ็ดเตล็ด มีจำนวนกรรมธรรม์จำนวน 1,623,220 และ 1,086,123 ฉบับ ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบจำนวนกรรมธรรม์แต่ละประเภทของปี 2536 และ 2541 พบว่าจำนวนกรรมธรรม์ประกันภัยรถมีจำนวนเพิ่มมากที่สุดถึง 6,930,248 ฉบับ รองลงมาคือประกันภัยเบ็ดเตล็ด และอัครภัย มีจำนวนกรรมธรรม์เพิ่มจำนวน 502,551 และ 232,981 ฉบับตามลำดับ และพบว่าอัตราเติบโตในแต่ละปี ตั้งแต่ปี 2536 เป็นต้นมา จำนวนกรรมธรรม์ประกันภัยทุกประเภท มีอัตราเพิ่มขึ้นที่ลดลงตามสภาพเศรษฐกิจโดยรวม แต่อย่างไรก็ตาม ธุรกิจเริ่มเปิดตลาดประกันภัยประเภทอื่นให้แพร่หลายมากขึ้น เช่นการประกันภัยเบ็ดเตล็ดมีการออกกรรมธรรม์แบบใหม่ ๆ ที่ให้ความคุ้มครองมากขึ้นกว่าเดิม เพื่อให้ประชาชนได้ตัดสินใจในการเลือกซื้อความคุ้มครองให้สอดคล้องกับความต้องการ

ตารางที่ 3.4 จำนวนเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงปี 2536-2541

หน่วย : ล้านบาท

ปี	อัคคีภัย	ตัวเรือ	สินค้า	รถ	เบ็ดเตล็ด	สุขภาพ	รวม
2536	6,409	217	1,528	22,680	4,669	443	35,946
2537	7,352	274	1,845	28,210	6,218	525	44,424
2538	8,261	322	2,220	34,638	7,024	614	53,079
2539	9,318	459	2,294	40,441	7,986	687	61,185
2540	9,588	246	2,388	36,092	8,614	729	57,657
2541	9,053	238	2,124	30,305	8,473	741	50,934

ที่มา : กรมการประกันภัย

ตารางที่ 3.5 อัตราเจริญเติบโตจำนวนเบี้ยประกันภัยรับ โดยตรงปี 2536-2541

หน่วย : ร้อยละ

ปี	อัคคีภัย	ตัวเรือ	สินค้า	รถ	เบ็ดเตล็ด	สุขภาพ	รวม
2536	14.60	7.55	13.56	63.53	20.79	64.55	42.96
2537	14.71	26.27	20.75	24.38	33.18	18.51	23.59
2538	12.36	17.52	20.33	22.79	12.96	16.95	19.48
2539	12.80	42.55	3.33	16.75	13.70	11.89	15.27
2540	2.90	-46.41	4.10	-10.75	7.86	6.11	-5.77
2541	-5.58	-3.25	-11.06	-16.03	-1.64	1.65	-11.66

ที่มา : กรมการประกันภัย

ตารางที่ 3.4 และ 3.5 แสดงให้เห็นถึงจำนวนเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง โดยในปี 2536 มีจำนวนเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงรวมจำนวน 35,946 ล้านบาท การประกันภัยรถมีจำนวนเบี้ยประกันรับโดยตรงสูงสุดจำนวน 22,680 ล้านบาท รองลงมาคือประกันอัคคีภัยและเบ็ดเตล็ด มีเบี้ยประกันภัยจำนวน 6,409 และ 4,669 ล้านบาท ตามลำดับ สำหรับในปี 2541 จำนวนเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงรวมได้เพิ่มขึ้นเป็น 50,934 ล้านบาท เพิ่มจากปี 2536 จำนวน 14,988 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 41.70 การประกันภัยรถมีจำนวนเบี้ยประกันสูงสุดจำนวน 30,305 ล้านบาท รองลงมาคือการประกันอัคคีภัยและเบ็ดเตล็ด มีเบี้ยประกันภัยจำนวน 3,053 และ 8,473 ล้านบาท ตามลำดับ

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนเบียร์ประกันแต่ละประเภทของปี 2536 และ 2541 พบว่า การประกันภัยรถมีเบียร์ประกันภัยเพิ่มขึ้นมากที่สุดจำนวน 7,625 ล้านบาท รองลงมาคือการประกันภัยเบ็ดเตล็ดและอัคคีภัย มีเบียร์ประกันภัยเพิ่มขึ้นจำนวน 3,804 และ 2,644 ล้านบาทตามลำดับ จะเห็นได้ว่า ในปี 2541 ที่ผ่านมา เบียร์ประกันภัยรับโดยตรงของการประกันภัยประเภทรถยนต์มีสัดส่วนร้อยละ 59.50 ของเบียร์ประกันทั้งหมด แสดงว่าเบียร์ประกันภัยของธุรกิจมีความสัมพันธ์โดยตรงกับรายได้ส่วนบุคคล ดังจะเห็นได้จากปี 2540 เมื่อภาวะเศรษฐกิจเกิดปัญหาอุตสาหกรรมยานยนต์ไม่สามารถขายรถได้ เกิดผลสะท้อนที่เห็นได้ชัดคือเบียร์ประกันภัยทั้งระบบลดลง ทั้งที่เบียร์ประกันภัยด้านอื่น ๆ มีการขยายตัว ดังนั้นเพื่อให้เกิดความสมดุลในการรับประกันภัย ธุรกิจต้องเน้นการกระจายการรับประกันภัยประเภทอื่น ที่มีส่วนช่วยการเจริญเติบโตของประเทศเช่น การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง ทั้งนี้เพราะประเทศไทยมีรายได้หลักส่วนหนึ่งมาจาก การส่งสินค้าออกไปขายยังต่างประเทศในแต่ละปีเป็นจำนวนเงินมหาศาล แต่เมื่อมองเบียร์ประกันภัยด้านนี้แล้ว จะเห็นว่ามีส่วนน้อย ประกอบกับการประกันภัยทางทะเลมีลักษณะเป็นการค้าระหว่างประเทศ จึงทำให้มีการแข่งขันกับบริษัทประกันภัยต่างชาติ ซึ่งมีต้นทุนที่ต่ำกว่า พร้อมทั้งให้ข้อเสนอที่ดีกว่าแก่ลูกค้า และที่สำคัญบริษัทประกันภัยในประเทศไทยในปัจจุบัน มีผู้มีความรู้ความสามารถด้านนี้อย่างแท้จริงน้อยมาก

ตารางที่ 3.6 ค่าสินไหมทดแทนจากการรับประกันภัยโดยตรงปี 2536-2541

หน่วย: ล้านบาท

ปี	อัคคีภัย	ตัวเรือ	สินค้า	รถ	เบ็ดเตล็ด	สุขภาพ	รวม
2536	2,026	45	782	9,621	1,771	277	14,522
2537	2,141	21	640	14,551	1,919	322	19,594
2538	2,332	98	838	20,070	3,500	466	27,304
2539	4,052	122	925	25,475	3,798	429	34,801
2540	2,766	235	865	27,409	3,976	531	35,782
2541	2,891	24	679	23,825	4,169	534	32,122

ที่มา : กรมการประกันภัย

ตารางที่ 3.7 อัตราการเจริญเติบโตค่าสินไหมทดแทนปี 2536-2541

หน่วย : ร้อยละ

ปี	อัตรากำไร	ตัวเรือ	สินค้า	รถ	เบ็ดเตล็ด	สุขภาพ	รวม
2536	60.93	-58.76	5.32	32.57	-46.47	72.26	13.13
2537	5.68	-53.33	-18.16	51.24	8.36	16.25	34.93
2538	8.92	366.67	30.94	37.93	82.39	44.72	39.35
2539	73.76	24.49	10.38	26.93	8.51	-7.94	27.46
2540	-31.74	92.62	-6.49	7.59	4.69	23.78	2.82
2541	4.52	-89.79	-21.50	-13.08	4.85	0.56	-10.23

ที่มา : กรมการประกันภัย

ตารางที่ 3.6 และ 3.7 แสดงให้เห็นการจ่ายสินไหมทดแทนของการประกันวินาศภัยตั้งแต่ปี 2536 ถึง 2541 พบว่าในปี 2536 มีการจ่ายสินไหมทดแทนจำนวน 14,522 ล้านบาท โดยมีการจ่ายสินไหมทดแทนการประกันภัยรถสูงสุดจำนวน 9,621 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 66.25 ของสินไหมทดแทนทั้งหมด รองลงมาคือ การจ่ายสินไหมทดแทนการประกันอัตรากำไรและเบ็ดเตล็ด จำนวน 2,026 และ 1,771 ล้านบาท ตามลำดับ จำนวนการจ่ายสินไหมทดแทนได้เพิ่มขึ้นทุกปีจนถึงปี 2540 จำนวน 35,782 ล้านบาทและลดลงเหลือ 32,122 ล้านบาทในปี 2541 โดยการจ่ายสินไหมทดแทนสำหรับการประกันภัยรถยังสูงกว่าการประกันภัยประเภทอื่น ซึ่งมีการจ่ายสินไหมทดแทนจำนวน 23,825 ล้านบาท รองลงมาคือ การประกันภัยเบ็ดเตล็ดและอัตรากำไร มีการจ่ายสินไหมทดแทนจำนวน 4,169 และ 2,891 ล้านบาท ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบการจ่ายสินไหมทดแทนระหว่างปี 2536 และ 2541 พบว่า การจ่ายสินไหมทดแทนการประกันรถมีการเพิ่มสูงสุดจำนวน 14,204 ล้านบาท รองลงมาคือ การจ่ายสินไหมทดแทนการประกันภัยเบ็ดเตล็ดและการประกันอัตรากำไรมีการจ่ายสินไหมทดแทนเพิ่มขึ้นจำนวน 2,398 และ 865 ล้านบาท ตามลำดับ เมื่อพิจารณาอัตราเติบโตของการจ่ายสินไหมทดแทน ตามตารางที่ 3.7 พบว่า อัตราการเติบโตได้เพิ่มขึ้นจนถึงปี 2538 และเริ่มลดลงในปี 2539 และลดลงตามลำดับจนถึงปี 2541 อัตราการเติบโตได้ลดลงจากปี 2540 ร้อยละ 10.23 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การประกันวินาศภัยได้มีการคัดเลือกการรับประกันเพื่อให้มีความเสี่ยงภัยน้อยลง ไม่ได้มุ่งหวังแต่การเติบโตด้านจำนวนเบี้ยประกันเพียงด้านเดียว

ตารางที่ 3.8 อัตราค่าสินไหมทดแทน (loss ratio)ปี 2536-2541

หน่วย : ร้อยละ

ปี	อัคคีภัย	ตัวเรือ	สินค้า	รถ	เบ็ดเตล็ด	สุขภาพ	รวม
2536	5.64	28.33	36.88	68.14	35.18	76.06	59.62
2537	19.63	18.47	37.08	64.06	36.42	36.42	71.74
2538	26.34	1.14	32.01	68.92	38.71	65.07	61.68
2539	24.34	9.73	33.37	63.45	47.46	61.64	58.31
2540	20.29	18.01	26.54	70.97	40.25	66.74	62.47
2541	16.65	16.35	19.92	73.97	45.59	77.29	65.05

ที่มา : กรมการประกันภัย

ในการวัดผลการดำเนินงานของธุรกิจประกันวินาศภัยวิธีหนึ่ง สามารถวัดได้จาก อัตราค่าสินไหมทดแทน (loss ratio) โดยมีวิธีคิดดังนี้

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

จากตารางที่ 3.8 จะเห็นว่าอัตราค่าสินไหมทดแทนของธุรกิจประกันวินาศภัยในรอบระยะเวลา 6 ปี ที่ผ่านมา มีอัตรา loss ratio ค่อนข้างสูง โดยมีอัตราค่าสุดในปี 2539 จำนวนร้อยละ 58.31 และสูงสุดในปี 2537 จำนวนร้อยละ 71.74 ซึ่งการประกันภัยรถมีอัตรา loss ratio สูงสุดซึ่งมีอัตราค่าสุดในปี 2539 ร้อยละ 63.45 และสูงสุดในปี 2541 อัตราร้อยละ 73.97

3.3 การสนับสนุนของภาครัฐต่อธุรกิจประกันวินาศภัย

หน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบโดยตรงต่อธุรกิจประกันวินาศภัย คือ กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งในระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา กรมการประกันภัยได้มีนโยบายและมาตรการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนให้ธุรกิจประกันวินาศภัย สามารถตอบสนองความต้องการทั้งผู้ประกอบการและผู้เอาประกันภัย ซึ่งได้มีการแก้ไขปรับปรุงกฎและระเบียบต่าง ๆ ดังนี้

3.3.1 ปรับปรุงโครงสร้างอัตราเบี้ยประกันภัยรถ(ภาคสมัครใจ) ใหม่ ให้เป็นมาตรฐานสากล โดยร่วมกับสมาคมประกันวินาศภัย ศึกษาปรับปรุงโครงสร้างอัตราเบี้ยประกันภัยใหม่

จากเดิมที่ใช้ระบบคำนวณเบี้ยประกันภัยจาก ประเภท ชนิด และขนาดของรถ ไปเป็นระบบที่เน้นเรื่องประวัติและประสบการณ์ของผู้ขับขี่ อายุ เพศ และองค์ประกอบอื่น ๆ ที่เป็นหลักปฏิบัติสากลมาเป็นองค์ประกอบในการพิจารณา เพื่อให้มีโครงสร้างอัตราเบี้ยประกันภัยที่มีความเหมาะสมถูกต้อง ทำให้ผู้เอาประกันภัยที่มีความเสี่ยงภัยแตกต่างกัน ได้รับความเป็นธรรมในการซื้อกรมธรรม์ประกันภัยมากขึ้น สาระสำคัญของการปรับปรุงได้กำหนดรูปแบบกรมธรรม์เป็น 2 แบบ คือ

3.3.1.1 กรมธรรม์แบบไม่ระบุชื่อผู้ขับขี่ (unnamed driver policy) ซึ่งก็คือรูปแบบกรมธรรม์ที่ใช้หลักการแบบที่ใช้ในปัจจุบัน ที่คุ้มครองการขับขี่รถ โดยผู้ขับขี่ทุกคนที่ได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัย

3.3.1.2 กรมธรรม์แบบระบุชื่อผู้ขับขี่ (named driver policy) เป็นกรมธรรม์แบบใหม่ที่กำหนดขึ้นเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยมีทางเลือกในการทำประกันภัยมากขึ้น วัตถุประสงค์หลักคือ คุ้มครองการขับขี่โดยบุคคลที่ระบุชื่อไว้ แต่ทั้งนี้กรณีบุคคลที่มีได้ระบุชื่อมาขับขี่ก็ได้รับความคุ้มครอง แต่ผู้เอาประกันต้องร่วมรับผิดชอบค่าเสียหายที่เกิดขึ้นของอุบัติเหตุแต่ละครั้งตามที่กำหนด คือความเสียหายต่อตัวรถคันที่เอาประกันภัย 6,000 บาท และความเสียหายต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก 2,000 บาท ในการระบุชื่อผู้ขับขี่จะทำให้เสียเบี้ยประกันต่ำกว่ากรมธรรม์แบบไม่ระบุชื่อประมาณ 5 – 25 % โดยสามารถระบุชื่อผู้ขับขี่ได้ 1 หรือ 2 ชื่อ และจะได้ลดเบี้ยประกันภัยตั้งแต่ 10 – 25 % แล้วแต่ช่วงอายุที่กำหนด ทั้งนี้สำหรับกรณีระบุชื่อผู้ขับขี่ 2 คนจะใช้ส่วนลดตามช่วงอายุผู้ขับขี่ที่เสี่ยงภัยสูงกว่า และเสียเบี้ยประกันภัยสูงกว่าระบุชื่อ 1 คน อีก 5 % ดังนั้น กรณีเป็นรถในครอบครัวและทราบผู้ขับขี่แน่นอนควรเลือกซื้อกรมธรรม์แบบระบุชื่อผู้ขับขี่ เพราะจะเสียเบี้ยประกันภัยต่ำกว่าแบบไม่ระบุชื่อผู้ขับขี่

3.3.2 อนุมัติกรมธรรม์ประกันสุขภาพแบบใหม่ ๆ ที่แตกต่างจากเดิม เพื่อให้ประชาชนได้มีโอกาสเลือกซื้อมากขึ้น เช่น แบบที่ผู้เอาประกันภัยร่วมรับผิดชอบค่ารักษาพยาบาลบางส่วน ส่วนที่เกินจากนั้นบริษัทรับผิดชอบ ซึ่งอัตราเบี้ยประกันภัยจะถูกจากเดิมมาก และแบบประกันสุขภาพที่บริษัทจะเพิ่มจำนวนผลประโยชน์ให้ตามดัชนีภาวะเงินเฟ้อเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยได้รับจำนวนเงินผลประโยชน์มากขึ้นตามอัตราค่ารักษาพยาบาลและค่ายาที่ปรับราคาสูงขึ้น

3.3.3 ปรับปรุงและจัดทำกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะได้รับความคุ้มครองพื้นฐานเพิ่มขึ้นจากกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยพื้นฐาน โดยจ่ายเบี้ยประกันภัยเท่าเดิม สรุปได้ดังนี้

3.3.3.1 ขยายความคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยซึ่งให้ความคุ้มครอง 3 ภัย ได้แก่ ไฟไหม้ (ไม่รวมไฟฟ้า ไฟจากพุ่มไม้ พงรก และการเผาป่าเพื่อปราบพื้นที่) ฟ้าผ่า (ไม่รวมความเสียหายต่อเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ไฟฟ้าที่เกิดจากการลัดวงจรจากฟ้าผ่า) และการระเบิดของแก๊สที่ใช้เพื่อการอยู่อาศัย เป็นให้ความคุ้มครองภัย 6 ภัย ได้แก่ ไฟไหม้ (รวมถึงไฟฟ้า

ไฟจากพุ่มไม้ พงรก และการเผาป่าเพื่อปราบพื้นที่ ฟ้าผ่า (รวมถึงความเสียหายต่อเครื่องใช้ไฟฟ้า และอุปกรณ์ไฟฟ้าที่เกิดจากการลัดวงจรจากฟ้าผ่า) ระเบิด (ทุกชนิด) ภัยยานพาหนะ ภัยอากาศยาน ภัยเนื่องจากน้ำ โดยผู้เอาประกันภัยจ่ายเบี้ยประกันภัยเท่าเดิม

3.3.3.2 ขยายวงเงินเอาประกันภัยของทรัพย์สินที่กำหนดคราขายาก เช่น โบราณวัตถุ หรือ ศิลปวัตถุ จาก 2,000 บาท เป็น 10,000 บาท หากต้องการเอาประกันภัยเกิน 10,000 บาท ผู้เอาประกันภัยอาจตกลงกับบริษัทเพื่อเอาประกันภัยได้

3.3.3.3 เงื่อนไขของกรมธรรม์ มีความแตกต่างจากการประกันอัคคีภัยทั่วไป รวมทั้งการประกันภัยทรัพย์สินอื่น ๆ คือ ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยทำประกันภัยในวงเงินเอาประกันภัยต่ำกว่ามูลค่าของทรัพย์สินที่แท้จริง (under insurance) เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นโดยหลักการประกันภัยทั่วไป บริษัทจะนำเงื่อนไขส่วนเฉลี่ยจากการประกันภัย (average clause) มาใช้โดยผู้เอาประกันภัยจะต้องรับส่วนเฉลี่ยในค่าเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย แต่สำหรับกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัยที่ร่างขึ้นใหม่นี้จะไม่นำหลักการส่วนเฉลี่ยดังกล่าวมาใช้ โดยบริษัทก็จะจ่ายให้ผู้เอาประกันภัยเต็มตามความเสียหายที่เกิดขึ้น

3.3.3.4 การคำนวณมูลค่าสินไหมทดแทนในกรมธรรม์ จะคำนวณด้วยวิธีการทดแทนทรัพย์สิน (replacement cost valuation) หมายถึงว่า เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย โดยการสร้างให้ใหม่ ซ่อมแซมให้ หรือจัดหา มาทดแทนทรัพย์สินที่เอาประกันภัย โดยไม่มีการหักค่าเสื่อมราคาใด ๆ ตัวอย่างเช่น ทำประกันภัยโทรทัศน์ขนาด 29 นิ้ว ไว้ในราคา 35,000 บาท ต่อมาเกิดไฟไหม้ทำให้โทรทัศน์เครื่องดังกล่าวเสียหายสิ้นเชิง บริษัทจะชดใช้ให้โดยจะจ่ายเป็นเงินสด 35,000 บาท หรือซื้อโทรทัศน์ขนาด ยี่ห้อ คุณภาพเดิม ให้แก่ผู้เอาประกันภัย โดยจะไม่มีการหักค่าเสื่อมราคาในการใช้งาน

3.3.3.5 ในการเรียกร้องให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ได้มีการกำหนดระยะเวลาที่ชัดเจนว่าบริษัทจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนภายในกี่วัน มิฉะนั้นบริษัทจะต้องจ่ายดอกเบี้ยให้แก่ผู้เอาประกันภัยและมีการขยายระยะเวลาที่ผู้เอาประกันภัยต้องส่งหลักฐานการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากภายใน 15 วัน เป็นภายใน 30 วัน เพื่อผู้เอาประกันภัยจะได้มีเวลาจัดการด้านเอกสารมากขึ้น

3.3.3.6 มีการกำหนดระยะเวลาให้ผู้เอาประกันภัยต้องชำระเบี้ยประกันภัยภายใน 60 วัน นับแต่วันที่กรมธรรม์ประกันภัยมีผลบังคับ มิฉะนั้นจะถือว่ากรมธรรม์สิ้นผลบังคับ เพื่อลดจำนวนเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บไม่ได้

3.3.4 เร่งรัดการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ให้จัดตั้งและเปิดดำเนินการได้ครบถ้วนในทุกจังหวัดทั่วประเทศภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด ซึ่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2540 ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน

2540 ได้มีบทบัญญัติกำหนดให้จัดตั้ง บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ขึ้นเพื่อให้ทำหน้าที่ให้บริการประชาชนทั้งในด้านของการรับประกันภัย และการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทน และเงินต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้แทนบริษัทประกันภัยและกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยกฎหมายกำหนดให้จัดตั้งให้ครบถ้วนทุกจังหวัดภายในวันที่ 15 พฤศจิกายน 2541 ซึ่งปัจจุบันได้มีการจัดตั้งครบถ้วนแล้ว

3.4 การสนับสนุนของภาคเอกชนต่อธุรกิจประกันวินาศภัย

3.4.1 สมาคมประกันวินาศภัย

สมาคมประกันวินาศภัยก่อตั้งขึ้นภายใต้ความร่วมมือของ 3 สมาคม ที่ประกอบธุรกิจประกันภัย คือ สมาคมในสหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่ สมาคมประกันภัยจีนแห่งประเทศไทย และสมาคมประกันภัยแห่งประเทศไทย ทั้ง 3 สมาคมนี้มีวัตถุประสงค์จะรวมตัวเป็นสมาคมเดียวกัน โดยได้รับอนุญาตอย่างเป็นทางการให้ใช้ชื่อว่า สมาคมประกันวินาศภัย เมื่อวันที่ 6 เมษายน 2510 โดยที่มามีผลงานที่สำคัญหลายด้านดังนี้

3.4.1.1 ร่วมกับกรมการประกันภัยในการปรับปรุง โครงสร้างเบี้ยประกันภัยรถ (ภาคสมัครใจ)

3.4.1.2 รับโอนงานจากกรมการประกันภัย ในการจัดสอบความรู้เพื่อขอรับใบอนุญาตเป็นตัวแทนประกันวินาศภัย โดยเริ่มในส่วนกลางตั้งแต่เดือน กุมภาพันธ์ 2542 เป็นต้นมา

3.4.1.3 กำกับดูแลสมาชิกและสร้างมาตรฐานในการประกอบธุรกิจ โดยเฉพาะในเรื่องพฤติกรรมของผู้ประกอบการ ที่จะมีผลต่อความมั่นคงทางการเงินและสภาพพจน์ของธุรกิจโดยรวม

3.4.1.4 ร่วมมือกับกรมการประกันภัย ในการปรับปรุง แก้ไข พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2535

3.4.2 สถาบันประกันภัยไทย

ได้มีการก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2523 ด้วยความร่วมมือของสำนักงานประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ สมาคมประกันวินาศภัย และสมาคมประกันชีวิตไทย เพื่อให้เป็นสถาบันการศึกษาของวิชาการประกันภัย สำหรับพนักงานและบุคลากรในวงการประกันภัย ต่อมาคณะกรรมการของสถาบันประกันภัยไทย ได้มีมติให้ดำเนินการจดทะเบียนสถาบันประกันภัยไทย ให้เป็นนิติบุคคล ในรูปของบริษัทจำกัด ซึ่งได้ดำเนินการจดทะเบียนเมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2531 ในชื่อ บริษัท ที.ไอ.ไอ. จำกัด ซึ่งเป็นคำย่อของ Thailand Insurance Institute โดยมีบริษัทประกันภัย และ

บริษัทประกันชีวิต ร่วมเป็นผู้ถือหุ้น บทบาทที่ผ่านมาเกี่ยวข้องกับการให้ความรู้และทดสอบในหลักสูตร ต่าง ๆ ดังนี้

3.4.2.1 การให้ความรู้ทางด้านวิชาชีพตามหลักสูตร T.I.I.

หลักสูตร T.I.I. เป็นหลักสูตรที่สถาบันประกันภัยแห่งประเทศนิวซีแลนด์ (The Insurance Institute Of New Zealand หรือ IINZ) อนุญาตให้สถาบันประกันภัยไทย (T.I.I.) นำมาใช้โดยการปรับปรุงเนื้อหา สาระบางส่วน ให้เหมาะสมกับภาวะตลาดของประเทศไทย โดยนักศึกษาจะได้รับความรู้โดยวิธีเข้ารับฟังการบรรยายจากวิทยากรเป็นภาษาไทย และสอดคล้องกับกฎหมายของประเทศไทย ซึ่งวิทยากรทั้งหลายจะอาศัยตำราภาษาอังกฤษของ IINZ เป็นแนวทางในการสอน และปรับปรุงเนื้อหาของตำราในบางส่วนที่อาจมีความแตกต่างในการปฏิบัติในประเทศไทย รวมทั้งส่วนที่เป็นกฎหมายของประเทศนิวซีแลนด์ ซึ่งมีได้มีกฎหมายเช่นนั้นในประเทศไทย นักศึกษาก็ได้รับความรู้ในแนวทางที่สอดคล้องกับกฎหมายไทย ตำราของ IINZ ดังกล่าวนี้ จะมีการแก้ไขปรับปรุงให้ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา

หลักสูตร T.I.I. นี้มีนักศึกษาสนใจเข้ารับการอบรมเป็นจำนวนมาก โดยบริษัทประกันภัยต่าง ๆ ตลอดจนบริษัทนายหน้าประกันภัย และบริษัทผู้ประเมินความเสียหาย (Adjuster) ให้การสนับสนุนส่งพนักงานเข้ารับการอบรมในแต่ละปีเป็นจำนวนดังต่อไปนี้

พ.ศ.2532	จำนวน	521 คน
พ.ศ.2533	จำนวน	560 คน
พ.ศ.2534	จำนวน	606 คน
พ.ศ.2535	จำนวน	413 คน
พ.ศ.2536	จำนวน	473 คน
พ.ศ.2537	จำนวน	437 คน
พ.ศ.2538	จำนวน	671 คน
พ.ศ.2539	จำนวน	637 คน
พ.ศ.2540	จำนวน	537 คน
	รวม	4,855 คน

นักศึกษาที่สมัครเข้ารับการอบรมดังกล่าวข้างต้น จะมีโอกาสได้รับความรู้ ซึ่งแบ่งเป็น 3 ระดับคือ ขั้นต้น 4 วิชา ขั้นกลาง 4 วิชา และขั้นปลาย (ขั้น Associate) 4 วิชา รวมทั้ง 3 ระดับเท่ากับ 12 วิชา เมื่อได้ศึกษาจบในแต่ละระดับ จะมีโอกาสได้รับประกาศนียบัตรของแต่ละระดับ ซึ่งจะใช้เวลาโดยประมาณไม่ต่ำกว่า 3 ปี เพื่อให้จบการศึกษาของทั้ง 3 ระดับ ในปัจจุบัน มีนักศึกษาที่จบการศึกษาในระดับต่าง ๆ แล้วดังนี้

ขั้นต้น(รวม 4 วิชา)	926 คน
ขั้นกลาง(รวม 8 วิชา)	304 คน
ขั้นปลาย(รวม 12 วิชา)	169 คน

3.4.2.2 หลักสูตร IINZ

หลักสูตรนี้มีนักศึกษาสนใจมากพอสมควร โดยเฉพาะผู้ที่สามารถเรียนรู้และเข้าใจภาษาอังกฤษดี เนื่องจากจะต้องศึกษาจากตำราภาษาอังกฤษ และสอบเป็นภาษาอังกฤษ โดยสถาบันประกันภัยไทยเป็นผู้อำนวยความสะดวกในการสมัครเรียน และจัดการสอบให้แก่ นักศึกษาตามกำหนดของ IINZ ในห้องสอบของสถาบันประกันภัยไทย ขณะนี้มีนักศึกษากำลังศึกษามากกว่า 100 คน และมีผู้จบการศึกษาโดยผ่านการสอบในระดับ Associate แล้ว 48 คน และในระดับ Fellow อีก 1 คน

3.4.2.3 หลักสูตร Chartered Insurance Institute (CII)

หลักสูตรนี้เป็นหลักสูตรที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับทั่วโลก สถาบัน CII เป็นสถาบันประกันภัยของประเทศอังกฤษซึ่งได้ก่อตั้งขึ้นตั้งแต่ปีคริสต์ศักราช 1897 และมีอายุครบ 100 ปี เมื่อปี 1997 มีนักศึกษาไทยที่เคยไปศึกษาและผ่านการสอบในระดับ Associate ได้แล้วเพียงไม่ถึง 10 คน เนื่องจากมาตรฐานของหลักสูตรนี้สูงมาก และค่าใช้จ่ายในการเรียนค่อนข้างสูง จึงมีผู้สนใจไม่มากนัก อย่างไรก็ตามขณะนี้ก็มีผู้สนใจหลักสูตรนี้อยู่บ้าง ทั้งที่เป็นนักศึกษาไทย และนักศึกษาชาวต่างประเทศ ซึ่งกำลังทำงานประกอบวิชาชีพประกันภัยอยู่ในประเทศไทย สถาบันประกันภัยไทย ได้ทำหน้าที่เป็นศูนย์การสอบให้แก่ นักศึกษาของ CII ในกรุงเทพฯ อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ.2534 จนถึงปัจจุบัน

3.4.2.4 หลักสูตร Australian Insurance Institute (AII)

หลักสูตรนี้เป็นของสถาบันประกันภัยแห่งออสเตรเลีย ซึ่งเป็นสถาบันที่มีชื่อเสียงอีกแห่งหนึ่ง นักศึกษาไทยที่สอบผ่านหลักสูตรระดับ Associate ของ IINZ หลายคนที่ได้รับสิทธิเข้าเป็นสมาชิกระดับ Associate ของ AII ด้วย ขณะนี้มีนักศึกษาที่เป็นชาวต่างประเทศและกำลังทำงานประกอบวิชาชีพประกันภัยอยู่ในประเทศไทย สนใจศึกษาหลักสูตรนี้อยู่จำนวนหนึ่ง และสถาบันประกันภัยไทยได้ทำหน้าที่เป็นศูนย์การสอบให้นักศึกษาของ AII ในกรุงเทพฯ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2534 จนถึงปัจจุบัน

3.4.2.5 หลักสูตร American Institute for Chartered Property casualty

Underwriters (CPCU) และหลักสูตร Insurance Institute of America (IIA)

หลักสูตรทั้ง 2 นี้เป็นของสถาบันประกันภัยในสหรัฐอเมริกา ซึ่งเปิดโอกาสให้กับผู้สนใจศึกษาหาความรู้ด้านการประกันวินาศภัย สามารถสมัครเข้าเรียนได้ในระบบ

การศึกษาทางไกล ซึ่งจะต้องสอบผ่านตามเกณฑ์ที่กำหนด ผู้ที่สอบผ่านหลักสูตรแรก (CPCU) จะได้รับวุฒิเป็น Chartered Property casualty Underwriters ส่วนหลักสูตรของ IIA นั้นแบ่งเป็นหลักสูตรย่อย เพื่อให้ให้นักศึกษาเลือกเรียนในหัวข้อวิชาเฉพาะ ได้หลากหลายเกือบ 20 วิชา เช่น Associate in Risk Management (ARM) , Associate in Underwriting (AU), Associate in Claims (AIC), Associate in Loss Control Management (ALCM), Associate in Personal Insurance (API), Associate in Reinsurance (ARe) สถาบัน AICPCU และ IIA มีสำนักงานอยู่ที่เดียวกัน นักศึกษาผู้สนใจจะต้องสมัครเรียน และสมัครสอบโดยตรงกับสถาบันดังกล่าว แต่สามารถทำการสอบตามกำหนดของสถาบันดังกล่าวได้ที่สถาบันประกันภัยไทยในกรุงเทพฯ ซึ่งได้ทำหน้าที่เป็นศูนย์สอบของ AICPCU และ IIA มาตั้งแต่ปี 2532 จนถึงปัจจุบัน