

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจในช่วงสถานการณ์โควิด-19 ของผู้ใช้รถยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

Factors Related to Voluntary Car Insurance Decision during the COVID-19 Situation of the Car Users in Surat Thani Province

พรเพ็ญ ทิพยนา¹ รพีภัทร์ สมปรีดา² นิพนธ์ เสนทอง² และ นลินี ทินนาม^{3*}
Pornpen Thippayana¹ Rapeepat Sompreeda² Nipon Santong²
and Nalinee Thinnam^{3*}

วันที่รับบทความ : 08/06/2565
วันแก้ไขบทความ : 03/01/2566
วันตอบรับบทความ : 20/01/2566

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้ศึกษาถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ รวมถึงพฤติกรรมการทำประกันรถยนต์ภาคสมัครใจในช่วงสถานการณ์โควิด-19 โดยใช้แบบสอบถาม 222 ชุดเก็บข้อมูลของผู้ใช้รถยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีที่มีการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุ 30 -39 ปี ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว เจ้าของกิจการและค้าขาย มีรายได้เดือนละ 15,001-30,000 บาท ส่วนใหญ่ตัดสินใจซื้อประกันภัยรถยนต์ในประเภทเดิมและยังเป็นประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 1 ซึ่งในช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ไม่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงประเภทการซื้อประกันภัยรถยนต์ เพราะกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบด้านรายได้และไม่มีหนี้สิน และเมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยและพฤติกรรมการใช้รถยนต์กับการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ พบว่า ประเภทประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจในช่วงการระบาดของโรคโควิด-19 และความรู้ในการใช้รถยนต์ มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยที่ประเภทประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจในช่วงการระบาดของโรคโควิด-19 มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ในระดับค่อนข้างต่ำ คือ 0.311 ส่วนความรู้ในการใช้รถยนต์มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ในระดับต่ำมาก คือ -0.184

คำสำคัญ: ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ, สถานการณ์โควิด-19, ผู้ใช้รถยนต์, จังหวัดสุราษฎร์ธานี

¹ อาจารย์ ดร., สังกัดศูนย์ความเป็นเลิศด้านการวิเคราะห์โลจิสติกส์และธุรกิจ สำนักวิชาบัญชีและการเงิน มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์
Lecturer, Ph.D., Logistics and Business Analytics Center of Excellence, School of Accounting and Finance, Walailak University

² นักศึกษาหลักสูตรบริหารธุรกิจบัณฑิต (การเงิน) สำนักวิชาบัญชีและการเงิน มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์
Business Administration (Finance) Students, School of Accounting and Finance, Walailak University

³ อาจารย์ ดร., สังกัดศูนย์ความเป็นเลิศด้านการวิเคราะห์โลจิสติกส์และธุรกิจ สำนักวิชาบัญชีและการเงิน มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์
Lecturer, Ph.D., Logistics and Business Analytics Center of Excellence, School of Accounting and Finance, Walailak University

* Corresponding author: Email address: nalinee.t2514@gmail.com

Abstract

The research aims to examine factors related to make car insurance decision, including voluntary car insurance behavior during the COVID-19 situation among the car users in Surat Thani Province. The data was collected using 222 questionnaires distributed to car drivers who purchased voluntary car insurance. The results revealed that the majority of respondents were female, aged 30 - 39 years, worked as an owner and merchant in a private business, and earned between 15,001 - 30,000 baht per month, purchased same type of car insurance compared to pre-COVID-19 situation, and preferred Type 1 car insurance. During the COVID-19, however, the majority of them did not alter their type of voluntary car insurance purchased because they were not affected by their income and debts. By measuring the relationship between car-related factors (type of car insurance during the COVID-19) and car usage behaviors (frequency of car usage), and decision to purchase voluntary car insurance, the type of car insurance purchased during the COVID-19 and frequency of car usage were found to be related to the decision to purchase voluntary car insurance, with statistical significance at the 0.05 level. The type of car insurance purchased was positively related to it with a relatively low correlation coefficient of 0.311, while frequency of car usage was negatively related to it with a very low correlation coefficient of -0.184.

Keywords: Voluntary Car Insurance, COVID-19 Situation, Car Users, Surat Thani Province

บทนำ

ในปัจจุบันยานพาหนะเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อความสะดวก และรวดเร็ว ต่อการเดินทาง รถยนต์จึงถือเป็นยานพาหนะที่อำนวยความสะดวกสบาย ในการเดินทางเป็นอย่างมาก ด้วยเหตุผลนี้จึงทำให้ผู้บริโภคในปัจจุบันมีความสนใจที่จะครอบครองรถยนต์ไว้ใช้ในครัวเรือน ดังนั้นเพื่อลดความเสี่ยงต่อค่าเสียหายด้านการเงิน ไม่ว่าจะเป็นค่าเสียหายของตัวรถยนต์หรือค่ารักษาพยาบาลเมื่อเกิดอุบัติเหตุในอนาคต การมีประกันภัยรถยนต์จึงเป็นสิ่งที่จำเป็นที่จะช่วยลดภาระของผู้บริโภคในส่วนนี้ได้ จึงทำให้ผู้ครอบครองรถยนต์หลายคนสนใจทำประกันภัยภาคสมัครใจในรถยนต์ เพื่อชดเชยค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นและเพื่อมั่นใจว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะมีบริษัทประกันภัยช่วยจัดการปัญหา แต่เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ที่เริ่มขึ้นตั้งแต่วันที่ 13 มกราคม 2563 จนถึงปัจจุบัน ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลกรวมถึงในประเทศไทย อาทิเช่น ตลาดนัด ห้างสรรพสินค้า สถานบันเทิง ร้านอาหาร บางแห่งงดให้บริการชั่วคราว หรือแม้กระทั่งงดการจัดกิจกรรมที่มีการรวมกลุ่มของคนหมู่มากที่ส่งผลต่อการดำเนินชีวิตของคนในประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการปิดบริษัท ลดจำนวนพนักงานลง หรือให้พนักงานทำงานที่บ้าน จนทำให้คนในประเทศส่วนใหญ่ขาดรายได้หรือได้รับผลกระทบด้านการเงิน ทั้งนี้ยังทำให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มที่ลดเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า เนื่องจากผู้คนภายในประเทศใช้ชีวิตหรือทำงานที่บ้าน ออกไปทำธุระนอกบ้านเมื่อจำเป็นเท่านั้น เมื่อพิจารณาสถิติจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนใหม่ป้ายแดงจากกรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศไทยพบว่า ตลอดปี 2563 มีทั้งหมดรวม 2,638,466 คัน เฉลี่ยลดลงร้อยละ 14 เมื่อเทียบกับสถิติจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ย้อนหลัง 3 ปี แบ่งตามประเภทรถยนต์ส่วนบุคคล ได้แก่ 1) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7

คน จำนวน 559,553 คน ลดลงจากปีก่อนหน้า ร้อยละ 22.63 2) รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล จำนวน 226,399 คัน ลดลงจากปีก่อน ร้อยละ 16 3) รถยนต์ที่นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 45.05 (Department of Land Transport, 2020) อีกทั้งส่งผลให้มีการจราจรลดน้อยลงและลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุ ซึ่งจากข้อมูลสถิติจาก Accident Information Center for Strives Road Safety Culture (2021) พบว่า จำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ในปี 2563 จำนวนผู้บาดเจ็บ 532,374.58 ราย เมื่อเทียบกับในปี 2564 จำนวนผู้บาดเจ็บ 422,780.30 ราย ซึ่งมีแนวโน้มลดลง และเมื่อพิจารณาจำนวนของผู้เสียชีวิต พบว่า ในปี 2563 มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 8,040.75 ราย เมื่อเทียบกับในปี 2564 มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 6,420.20 ราย มีจำนวนที่ลดลงตามสถานะเศรษฐกิจที่ซบเซาจากผลกระทบของสถานการณ์โควิด-19 แต่ถือว่ายังอยู่ในระดับที่สูงพอสมควร และเมื่อจัดลำดับจังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน พบว่า จังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นอันดับที่ 5 ของประเทศ มีผู้เสียชีวิตจำนวน 258 ราย

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศไทยถดถอยเป็นอย่างมาก ทำให้รายได้ของประชากรจังหวัดสุราษฎร์ธานีลดลง ทั้งนี้ ผู้ใช้รถยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีส่วนใหญ่ต้องลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับรถยนต์ โดยเฉพาะการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับที่มีเงินเอาประกันค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตามประกันภัยรถยนต์ยังมีความจำเป็นต่อผู้ใช้รถยนต์ แต่หากการประกันรถยนต์ภาคสมัครใจ ซึ่งเป็นรูปแบบการประกันภัยที่ผู้ใช้รถยนต์สามารถกำหนดเลือกรูปแบบการคุ้มครอง และเงินเอาประกันเองได้ ย่อมจะทำให้ผู้ใช้รถยนต์ตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจมากขึ้น จากความสำคัญและที่มาดังกล่าว ผู้วิจัยมีความสนใจศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจในช่วงสถานการณ์โควิด-19 ของผู้ใช้รถยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อทราบถึงพฤติกรรม การปรับเปลี่ยน การซื้อประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจที่มีการซื้อประกันแบบเดิมต่อ เปลี่ยน หรือลดประเภทประกันหรือไม่ โดยข้อมูลที่ได้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการอาชีพขายประกันภัยรถยนต์ ในการออกแบบผลิตภัณฑ์ และผู้ที่สนใจจะศึกษาเพื่อเป็นแนวทางต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาพฤติกรรมการใช้รถยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี
2. ศึกษาผลกระทบที่ได้รับจากสถานการณ์โควิด-19 ของผู้ใช้รถยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี
3. ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการใช้รถยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี กับ การตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ
4. ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างผลกระทบที่ได้รับจากสถานการณ์โควิด-19 ของผู้ใช้รถยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี กับ การตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ
5. เปรียบเทียบระดับการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ จำแนกตามผลกระทบที่ได้รับจากสถานการณ์โควิด-19 ของผู้ใช้รถยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ทบทวนวรรณกรรม

1. แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดเกี่ยวกับประกันภัย

Financial Consumer Protection Center Bank of Thailand (2014) กล่าวว่า การประกันภัยเป็นการตกลงระหว่างบุคคล 2 ฝ่าย คือ บริษัทประกันภัย (ผู้รับประกันภัย) และผู้ซื้อ

ประกันภัย (ผู้เอาประกันภัย) โดยมี 2 รูปแบบ ได้แก่ “สัญญาประกันชีวิต” เน้นไปที่การคุ้มครองชีวิต และการออมเงิน และ “สัญญาประกันวินาศภัย” เน้นไปที่การคุ้มครองภัยพิบัติต่าง ๆ เช่น น้ำท่วม ไฟไหม้ และเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้รับประกันภัยจะต้องชดเชยตามรายละเอียดที่คุ้มครองให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับผลประโยชน์ โดยผู้รับประกันภัยหรือบริษัทประกันภัยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) แบ่งเป็น 2 ประเภท ได้แก่ 1) บริษัทประกันชีวิต หมายถึง บริษัทที่ได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังให้ประกอบ ธุรกิจประกันชีวิต เพื่อรับประกันความสูญเสียหรือความเสียหายต่อบุคคลหรือกลุ่มบุคคล โดยสัญญาว่าจะจ่ายชดเชยให้แก่ผู้เอาประกันภัย เช่น การประกันอุบัติเหตุที่สูญเสียอวัยวะ ประกันภัยสุขภาพ เป็นต้น และ 2) บริษัทประกันวินาศภัย หมายถึง บริษัทที่ได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงการคลังให้ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย รับประกันต่อความเสียหายต่าง ๆ เช่น ภัยรถยนต์ ภัยทางทะเลและขนส่ง อัคคีภัย

ทั้งนี้ได้ให้ความหมายของการประกันภัยรถยนต์ (Motor Insurance) ว่าเป็นการประกันวินาศ ภัยประเภทให้ความคุ้มครองแก่ผู้เอาประกันภัยเมื่อเกิดความสูญเสียหรือความเสียหายอันเกิดจากการใช้ รถยนต์ ซึ่งการประกันความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ (www.oic.or.th, 2022) ประกอบด้วย รถยนต์ ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอก รวมทั้งบุคคลที่โดยสารภายในรถยนต์นั้น เสียหาย เพราะการที่บุคคลหนึ่งซึ่งเรียกว่า “ผู้เอาประกันภัย” ได้โอนความเสี่ยงภัยเกี่ยวกับรถยนต์ไปให้ บุคคลอื่นซึ่งเรียกว่า “ผู้รับประกันภัย” รับเสี่ยงภัยแทน โดยผู้เอาประกันภัยจะต้องจ่ายเงินจำนวนหนึ่ง เรียกว่า “เบี้ยประกันภัย” ให้กับผู้รับประกันภัย เพื่อตอบแทนที่ผู้รับประกันภัยยอมรับความเสี่ยงภัยไว้ แทน และหากรถยนต์คันที่เอาประกันภัยไว้เกิดอุบัติเหตุจนก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตัวรถยนต์ หรือถึง แก่ชีวิต และทรัพย์สินของบุคคลที่โดยสารภายในรถยนต์ ตลอดจนบุคคลภายนอกจากรถยนต์ที่เอา ประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะต้องได้รับการชดเชยค่าเสียหายที่เรียกว่า “ค่าสินไหมทดแทน” โดยผู้รับ ประกันภัยต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้ตามจำนวนค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริง แต่ไม่เกินจำนวนเงินที่ตกลงทำสัญญาไว้

และได้แบ่งประเภทของการประกันภัยรถยนต์ ออกเป็น 2 แบบ คือ 1) ประกันภัยรถยนต์ภาค บังคับ (Compulsory Motor Insurance) หรือเรียกว่า ประกันภัย พ.ร.บ. ซึ่งรถยนต์ทุกคันทุกชนิดต้อง ทำประกันภัยชนิดนี้ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้ความคุ้มครองและ รับผิดชอบต่อความสูญเสียของชีวิต ร่างกาย หรือของประชาชนผู้ประสบภัยจากรถยนต์เท่านั้น 2) ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary Motor Insurance) เป็นการตกลงกันระหว่างผู้ซื้อ (ผู้เอาประกันภัย) และผู้ขาย (บริษัทประกันภัย) เป็นการเลือกความคุ้มครองประกันภัยตามความ ต้องการของผู้ซื้อโดยไม่มีผู้ใดบังคับซึ่งประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ จะรับผิดชอบต่อความเสียหาย ส่วนเกินจากความรับผิดชอบของประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนั่นเอง ซึ่งประเภทความคุ้มครองการ ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจนั้นแบ่งออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่ 1) กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ประเภท 1 เป็นประเภทประกันภัยที่คุ้มครองมากที่สุด และเป็นที่ยอมรับที่สุด คุ้มครองความรับผิดต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก รวมถึงผู้โดยสารในรถยนต์คันเอาประกันภัย คุ้มครองความรั บผิดต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ความเสียหายต่อตัวรถยนต์ และการสูญหายและไฟไหม้ตัวรถยนต์ 2) กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ประเภท 2+ เป็นประเภทประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองอุบัติเหตุแบบรถ ชนรถ ประเภท 2+ จะให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรถยนต์ของคุณ จากการชนกับ บุคคลภายนอก คุ้มครองสำหรับการถูกโจรกรรม ไฟไหม้รถยนต์ หรือความเสียหายจากน้ำท่วม 3) กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ประเภท 3+ ให้ความคุ้มครองอุบัติเหตุจากการขับขึ้นท้องถนน

ประเภท 3+ จะคุ้มครองรถยนต์ของคุณจากอุบัติเหตุทางรถยนต์กับบุคคลภายนอก บริษัทประกันภัยรถยนต์ส่วนใหญ่ จะมีบริการยกรถตลอด 24 ชั่วโมง และสามารถเพิ่มค่าเสียหายส่วนแรกได้ ซึ่งตัวเลือกเหล่านี้จะไม่มีในประกันรถยนต์ประเภท 3 4) กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ประเภท 2 ให้ความคุ้มครองอุบัติเหตุจากการขับขึ้นบนท้องถนน ประเภท 2 มีข้อจำกัดในการคุ้มครองรถยนต์ของคุณจากอุบัติเหตุทางรถยนต์กับบุคคลภายนอกเท่านั้น โดยไม่รวมถึงความเสียหายจากน้ำท่วม ซึ่งอาจจำเป็นมากหากรถของคุณไม่ได้จอดในพื้นที่ปลอดภัย และ 5) กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 เป็นประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจขั้นพื้นฐาน คุ้มครองเฉพาะความเสียหายต่อยานพาหนะ และรับผิดชอบการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บบุคคลภายนอกเท่านั้น

แนวคิดเกี่ยวกับการตัดสินใจซื้อ

การตัดสินใจซื้อสินค้าและบริการ นับเป็นการพิจารณาทางเลือก จากหลาย ๆ ทางเลือก โดยคำนึงถึงผลตอบแทน ในทุก ๆ ทางเลือกมาเปรียบเทียบกันเพื่อให้ได้ผลตอบแทนที่คุ้มค่า และเป็นที่พึงพอใจมากที่สุด ซึ่งมีกระบวนการตัดสินใจ คือ การรับรู้ถึงความต้องการเพื่อนำไปสู่การค้นหาข้อมูลในสินค้าและบริการที่ตนเองต้องการ และพิจารณาสินค้าที่เป็นทางเลือก 3 – 5 รายการ เพื่อใช้ประเมินทางเลือกที่ตอบสนองความต้องการที่ดีที่สุด แล้วจึงตัดสินใจซื้อ (Kotler & Armstrong, 2012)

ทั้งนี้ Smithikrai (2019) กล่าวว่า การศึกษาถึงพฤติกรรมผู้บริโภคช่วยให้ทราบถึงกระบวนการตัดสินใจซื้อสินค้าและบริการของผู้บริโภค อีกทั้งทำให้ทราบว่าปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อความต้องการและพฤติกรรมซื้อของผู้บริโภค ซึ่งคำตอบที่ได้จะช่วยให้การตลาดสามารถจัดกลยุทธ์การตลาด (Marketing Strategies) ที่สามารถสนองความพึงพอใจของผู้บริโภคได้อย่างเหมาะสม (Mothersbaugh, Hawkins & Kleiser, 2020)

2. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

Chulasinont (2017) ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลในการตัดสินใจซื้อประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล ในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล วิเคราะห์ปัจจัยส่วนประสมทางการตลาด ที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ผลการวิจัยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิง ร้อยละ 56 เพศชาย ร้อยละ 44 อายุ 20-29 ปี การศึกษาปริญญาตรี เป็นพนักงานบริษัทเอกชน มีรายได้ 15,001-30,000 บาท เลือกประเภทกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ คือ กรมธรรม์ประกันภัยประเภท 1 และรถยนต์ที่ทำประกันภัยมีอายุการใช้งานมากกว่า 6 ปี เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ อาชีพ และอายุการใช้งานรถยนต์ด้วยวิธี Independent-Samples t-test และ One-Way ANOVA พบว่า มีปัจจัยด้านรายได้เพียง 1 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจของผู้บริโภค

Pranpet (2018) ได้ศึกษาการวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้บริโภคที่มีต่อการประกันภัยรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร เลือกตัวอย่างในการศึกษาคั้งนี้คือผู้บริโภคที่ใช้บริการการประกันภัยรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร จำนวน 400 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม และวิเคราะห์ค่าสถิติที่ใช้ดัชนีสัดส่วนการกระจุกตัว สัมประสิทธิ์จিনি และใช้แบบจำลองลอจิก ผลการศึกษาพบว่า 1) ผลการศึกษาดัชนีวัดการกระจุกตัวด้วย สัดส่วนการกระจุกตัวของตลาด โดยใช้รายได้ของบริษัทเป็นตัววัด ได้ข้อสรุปว่าตลาดธุรกิจประกันภัยรถยนต์มีระดับการแข่งขันน้อย และโครงสร้างตลาดจะมีลักษณะเหมือนกับตลาดที่มีผู้ผลิตน้อยราย การกระจุกตัวของรายได้รวมของอุตสาหกรรมประกันภัยรถยนต์อยู่กับบริษัทขนาดใหญ่ ซึ่งให้ผลสอดคล้องกับดัชนีสัดส่วนวัดการกระจุกตัว จึงยืนยันว่าตลาดธุรกิจประกันภัยรถยนต์

มีระดับการแข่งขันน้อย และ 2) ปัจจัยรายได้ ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุ ผู้ที่มีพฤติกรรมขับรถเร็ว มูลค่ารถยนต์และอายุของรถยนต์มีผลต่อการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01

Mongkoljaruenpan (2017) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกทำการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจรูปแบบใหม่กับบริษัทประกันวินาศภัยสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน จังหวัดนนทบุรี ประชากรที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้ ได้แก่ ประชากรที่ตัดสินใจเลือกทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ในจังหวัดนนทบุรี จำนวน 400 คน โดยแบ่งเป็นผู้ซื้อประกันภัยรถยนต์รูปแบบเดิม 200 คน และ ผู้ซื้อประกันภัยรถยนต์รูปแบบใหม่ 200 คน สุ่มตัวอย่างแบบกำหนดโควตา และใช้สถิติพรรณนา และใช้สถิติเชิงอนุมานเพื่อการทดสอบสมมติฐานโดยการทดสอบไคสแควร์ ผลการวิจัยพบว่า ผู้ซื้อทั้งสองกลุ่ม ประกอบด้วย ผู้ซื้อประกันภัยรถยนต์รูปแบบเดิม และผู้ซื้อประกันภัยรถยนต์รูปแบบใหม่ มีความคิดเห็นที่แตกต่างกัน ในส่วนของปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อประกันภัยรถยนต์รูปแบบใหม่ ยังมีอีกหลายปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจซื้อประกันภัยรถยนต์ เช่น ตัวแทนและนายหน้าประกันภัย การบริการของบริษัทประกันวินาศภัย การโฆษณา ประชาสัมพันธ์ ความน่าเชื่อถือของบริษัทประกันวินาศภัย การรับรู้ข้อมูลของผู้บริโภค เป็นต้น อีกทั้งความทันสมัยของรถยนต์แต่ละประเภท รูปแบบของพลังงานทางเลือก ก็เริ่มมีบทบาทและมีส่วนสำคัญที่ทำให้ผู้บริโภคเลือกที่จะซื้อประกันภัยรถยนต์รูปแบบใด เพื่อให้สอดคล้องและเหมาะสมกับตนมากที่สุด

Siriowattana and Visitnitikija (2016) ได้ศึกษาถึงพฤติกรรมการตัดสินใจซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 ของผู้บริโภคในกรุงเทพมหานครจำนวน 400 คน โดยใช้แบบสอบถาม ผลการวิจัยพบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุ 30-39 ปี สถานะภาพโสด เป็นพนักงานบริษัทเอกชน รายได้ 20,001-30,000 บาท ระดับการศึกษา ปริญญาตรี อายุการทำประกันภัยรถยนต์ 3 ปีขึ้นไป โดยเลือกทำกับบริษัทวิริยะประกันภัยจำกัด (มหาชน) โดยซื้อผ่านตัวแทน/นายหน้า ค่าใช้จ่ายในการตัดสินใจซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 อยู่ในช่วง 15,001- 17,000 บาท รถยนต์ที่ทำประกันภัย เป็นรถเก๋ง และตัวผลิตภัณฑ์เป็นปัจจัยที่ทำให้ตัดสินใจซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 นอกจากนี้ยังพบว่าผู้บริโภคที่มีอายุต่างกันมีพฤติกรรมการตัดสินใจซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 ที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

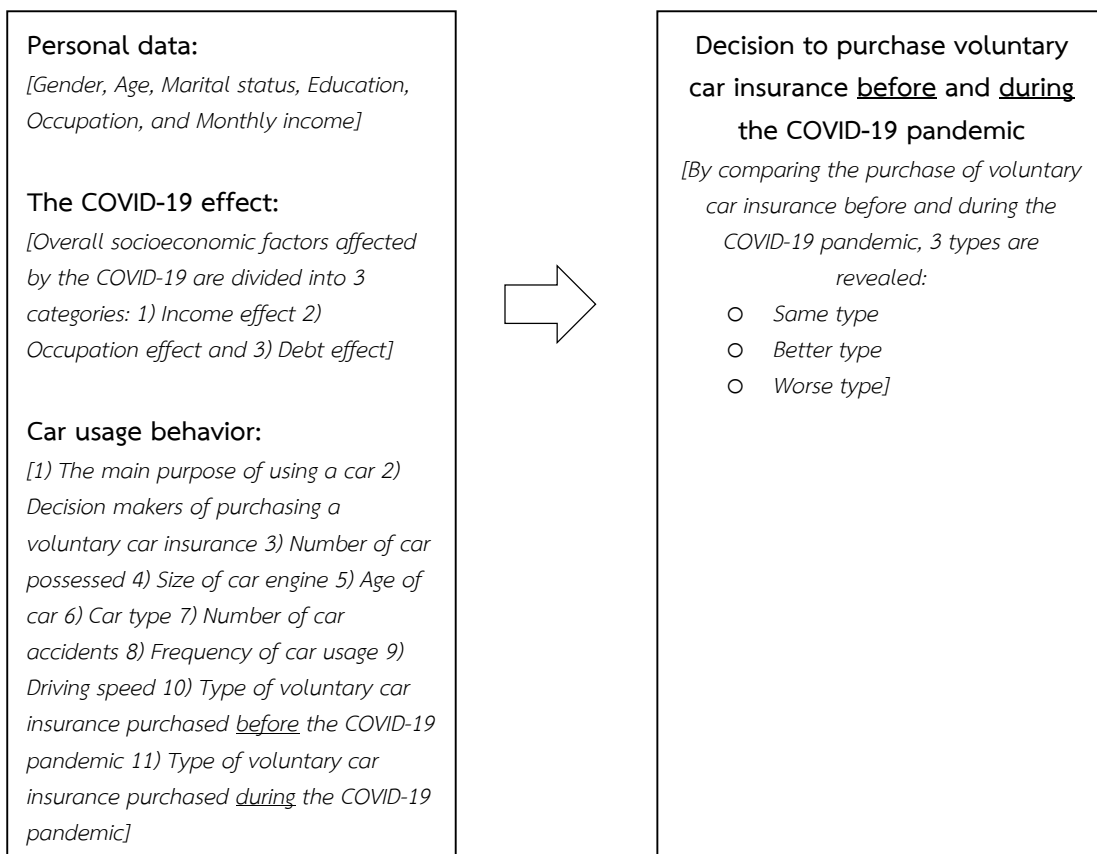


Figure 1 Research Framework

ระเบียบวิธีการศึกษา

ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยใช้การวิจัยแบบสำรวจ (Survey Research) มีแบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ผู้ใช้รถยนต์และได้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจทั้งก่อนและในช่วงสถานการณ์โควิด-19 ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ได้ใช้วิธีสุ่มกลุ่มตัวอย่างโดยไม่ใช้ความน่าจะเป็น (Non-probability Random Sampling) แบบบังเอิญ (Accidental Sampling) จำนวน 222 ตัวอย่าง โดยสุ่มตัวอย่างประชากรในจังหวัดสุราษฎร์ธานีที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ในวันจันทร์ ศุกร์ เวลา 09.00 - 16.00 น. ซึ่งจะเป็นช่วงเวลาที่คนส่วนใหญ่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี เดินทางไปทำงาน และในการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์นั้น ประชากรที่ไม่ทราบขนาดที่แน่นอน สามารถใช้กลุ่มตัวอย่างตั้งแต่ 30 หน่วย ถึง 500 หน่วย (Kannasut, 1995)

2. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งมีแนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาช่วยกำหนดขอบเขตของเนื้อหา โดยมีขั้นตอนการสร้างเครื่องมือดังนี้

2.1 ศึกษาค้นคว้าข้อมูลจากเอกสาร ตำรา และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.2 นำแบบสอบถามที่ปรับแก้ไขตามคำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษาเสนอผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงในเนื้อหา (Content Validity) จากนั้นนำความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญมาวิเคราะห์หาค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างรายการคำถามกับวัตถุประสงค์การวิจัยด้วยค่า Index of Item Objective Congruence (IOC) พบว่า มีค่าเฉลี่ยของดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ได้เท่ากับ 0.73 ซึ่งมากกว่า 0.50 ตามเกณฑ์การตัดสินค่า IOC แสดงว่า คำถามตรงตามเนื้อหาหรือตามวัตถุประสงค์ (Humbenza, 2016) พร้อมทั้งได้นำข้อเสนอแนะ เพื่อไปปรับปรุงแก้ไขให้เรียบร้อยยิ่งขึ้น

2.3 รวบรวมแบบสอบถามที่สมบูรณ์ไปใช้กับกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 เป็นข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ การศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์

ส่วนที่ 2 เป็นข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบที่ได้รับจากสถานการณ์โควิด-19 ได้แก่ ผลกระทบรวม ด้านเศรษฐกิจ ด้านรายได้ ด้านอาชีพ และด้านการชำระหนี้สิน

ส่วนที่ 3 เป็นข้อมูลเกี่ยวกับรถยนต์และพฤติกรรมการใช้รถยนต์ ได้แก่ วัตถุประสงค์หลักในการใช้รถยนต์ ผู้ตัดสินใจในการทำประกันภัยรถยนต์ จำนวนรถยนต์ที่ครอบครอง อายุการใช้งาน ประเภทรถยนต์ ขนาดเครื่องยนต์ ประวัติการได้รับอุบัติเหตุ ความถี่ในการใช้รถยนต์ ความเร็วในการขับขี่ ประเภทประกันภัยในช่วงก่อน-ในช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19

3. สมมติฐานงานวิจัย

สมมติฐานที่ 1 ผลกระทบที่ได้รับจากสถานการณ์โควิด-19 มีความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

สมมติฐานที่ 2 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถยนต์มีความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

สมมติฐานที่ 3 กลุ่มตัวอย่างที่ตัดสินใจทำหรือต่อประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจก่อนและในระหว่างการระบาดของโรคโควิด-19 (ต่อประกันแบบเดิมหรือประเภทเดิม ปรับเปลี่ยนเป็นประเภทที่ให้ความคุ้มครองดีขึ้นหรือประเภทที่ดีกว่าเดิม และเปลี่ยนเป็นประเภทที่ให้ความคุ้มครองน้อยลงหรือประเภทที่ต่ำกว่าเดิม) แตกต่างกัน ได้รับผลกระทบรวมทางเศรษฐกิจฐานะต่างกัน

4. วิธีการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยใช้แหล่งข้อมูลเพื่อทำการศึกษา มี 2 ส่วน คือ ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) โดยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม และข้อมูลทุติภูมิ (Secondary Data) เป็นการรวมข้อมูลจากเอกสารอ้างอิง งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อมูลจากเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เมื่อผู้วิจัยได้ข้อมูลครบถ้วนแล้ว จะนำข้อมูลที่ได้รับมาตรวจสอบความสมบูรณ์ของคำถาม เพื่อนำข้อมูลมาจัดหมวดหมู่และวิเคราะห์หาค่าสถิติด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูล แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ สถิติเชิงพรรณนา และสถิติเชิงอนุมาน

สถิติเชิงพรรณนา ใช้วิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคล พฤติกรรมการใช้รถยนต์ และผลกระทบด้านรายได้ ด้านอาชีพ และด้านหนี้สิน ที่ได้รับจากสถานการณ์โควิด-19 ด้วยค่าความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ส่วนผลกระทบรวมด้านเศรษฐกิจฐานะจะหาค่าเฉลี่ย (Mean: $\bar{x}$) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D.) และใช้มาตรวัดของลิเคิร์ต (Likert Scale) 5 ระดับ โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนแต่ละระดับ และเกณฑ์การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยของ (Srisaard, 2002) (Table 1)

Table 1 Scoring Criteria and Interpretation of the Overall Impact of the COVID-19 Situation on the Socioeconomic Status

Scoring Criteria		Interpretation	
Scale	Impact Level	Likert Scale Interval	Impact Description
5	Very High	4.21 – 5.00	Very High
4	High	3.41 – 4.20	High
3	Moderate	2.61 – 3.40	Moderate
2	Low	1.81 – 2.60	Low
1	Very Low	1.00 – 1.80	Very Low

ส่วนสถิติเชิงอนุมาน ใช้สถิติค่าไคสแควร์ (Chi-Square Test) เพื่อทดสอบสมมติฐานที่ 1 และใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบสเปียร์แมน (Spearman Rank Correlation Coefficient หรือ Spearman's rho) เพื่อทดสอบสมมติฐานที่ 2 โดยมีเกณฑ์การแปลความหมายค่าสัมประสิทธิ์ (Best, 1977) (Table 2) นอกจากนี้ใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวน (Analysis Of Variance หรือ ANOVA) เพื่อทดสอบสมมติฐานที่ 3 โดยการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการตัดสินใจระหว่างกลุ่มตัวอย่าง

Table 2 Correlation Coefficients and Interpretation of Spearman's Rho

Correlation Coefficients Interval	Interpretation
	Relationship Strength
0.81 – 1.00	Very High
0.61 – 0.80	Relatively High
0.41 – 0.60	Moderate
0.21 – 0.40	Relatively Low
0.01 – 0.20	Very Low

ทั้งนี้ผู้วิจัยจะเริ่มเก็บข้อมูลในช่วงที่ได้รับการรับรองการขอจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ ของมหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ ตั้งแต่วันที่ 5 มกราคม 2565 ถึงวันที่ 4 มกราคม 2566 เลขที่หนังสือรับรอง WUEC-22-003-01

ผลการศึกษา

1. ปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี พบว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศหญิง อายุ 30-39 ปี สถานภาพสมรส/อยู่ด้วยกัน การศึกษาปริญญาตรี ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ/ค้าขาย รายได้เฉลี่ย 15,001–30,000 บาท/เดือน ซึ่งส่วนใหญ่ตัดสินใจทำหรือต่อประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจในประเภทเดิม

2. ปัจจัยที่เกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถยนต์ พบว่า มีวัตถุประสงค์หลักในการใช้รถเพื่อใช้ในชีวิตประจำวัน เช่น ไปทำงาน รับส่งลูกไปโรงเรียน ไปธุระต่าง ๆ ซึ่งตัดสินใจซื้อประกันภัยภาคสมัครใจในรถยนต์ด้วยตนเอง และมีจำนวนรถยนต์ในครอบครองเฉลี่ยอยู่ที่ 1 คัน ส่วนใหญ่เป็นประเภทรถกระบะ/รถกระบะบรรทุกขนาดเล็ก ขนาดเครื่องยนต์ 1,601 – 2,000 ซี.ซี. มีอายุใช้งาน 1 – 4 ปี ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ มีการใช้งานจะอยู่ที่ 5 – 7 วันต่อสัปดาห์ ขับขี่ด้วยอัตราความเร็ว 81 – 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และพบว่า ผู้คนที่ไม่มีประกันภัยรถยนต์ในช่วงการแพร่ระบาดโควิด-19 มีมากกว่าช่วงก่อนเกิดโค

วิด-19 ส่วนประเภทประกันภัย พบว่า ทั้งช่วงก่อนและในช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ส่วนใหญ่ทำประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 มาเป็นลำดับแรกมากที่สุด

3. ผลกระทบรวมด้านเศรษฐกิจ ผลกระทบด้านรายได้ ด้านอาชีพ และด้านการชำระหนี้สิน จากสถานการณ์โควิด-19 พบว่า ผลกระทบรวมด้านเศรษฐกิจ มีค่าเฉลี่ย 3.36 และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.46 แปลผลได้ว่า ได้รับผลกระทบปานกลางในช่วงสถานการณ์โควิด-19 ส่วนผลกระทบด้านรายได้ ด้านอาชีพ และด้านการชำระหนี้สิน พบว่า ผลกระทบด้านรายได้ส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 54.5 รายได้ลดลง/ไม่มีรายได้ ร้อยละ 45.5 ผลกระทบด้านอาชีพส่วนใหญ่ทำงานปกติ ร้อยละ 64 ทำงานไม่ปกติ /ถูกเลิกจ้าง ร้อยละ 36 และผลกระทบด้านหนี้สิน ส่วนใหญ่ไม่มีหนี้สิน ร้อยละ 53.6 มีหนี้สิน แต่สามารถจ่ายคืนได้ ในที่นี้หมายถึงยังสามารถที่จะดำเนินชีวิตประจำวันได้ในรูปแบบปกติ ครอบคลุมตัวเองได้ ร้อยละ 32.9 และมีหนี้สิน แต่ไม่สามารถจ่ายคืนได้ ร้อยละ 13.5 (Table 3)

Table 3 Impacts of the COVID-19 on Income, Occupation and Debt

Impact of the COVID-19 Situation		Frequency	Percentage
Income Effect	Not affected	121	54.5
	Decreased income/No income	101	45.5
Occupation Effect	Normal work	142	64.0
	Unusual work/Lay-off work	80	36.0
Debt Effect	No debt	119	53.6
	Have debt, but can pay back	73	32.9
	Have debt, but I can't pay it back.	30	13.5
Total		222	100.0

4. ผลการทดสอบสมมติฐาน

4.1 สมมติฐานที่ 1 ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 มีความสัมพันธ์ในการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Table 4)

Table 4 Results of the Chi-Square Tests between the Impact of the COVID-19 Situation on Three Aspects and Purchased Voluntary Car Insurance

Impact of the COVID-19 situation	Chi-Square	df	Sig.	Relationship	
				Related	Not Related
1. Income Effect	8.077	2	0.018*	✓	
2. Occupation Effect	0.051	2	0.975		✓
3. Debt Effect	11.931	4	0.018*	✓	

Note: * Statistical significance at 0.05 level

จาก Table 4 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างผลกระทบที่ได้รับจากสถานการณ์โควิด-19 กับการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ พบว่า ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 มีความสัมพันธ์ในการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ได้แก่ ผลกระทบด้านรายได้ และ

ผลกระทบด้านการชำระหนี้สิน มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

4.2 สมมติฐานที่ 2 ปัจจัยที่เกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถยนต์ที่มีความสัมพันธ์ในการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถยนต์กับการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ พบว่า ปัจจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถยนต์ที่มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ได้แก่ ประเภทประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (ในช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19) และความถี่การใช้รถยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 โดยที่ประเภทประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (ในช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19) มีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียว โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ในระดับค่อนข้างต่ำ คือ 0.311 ส่วนความถี่ในการใช้รถยนต์กับการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ มีความสัมพันธ์ไปในทิศทางตรงกันข้าม โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ในระดับต่ำมาก คือ -0.184 (Table 5)

Table 5 Results of the Correlation Tests between Factors Related to Car Usage Behavior and Decision to Purchase a Voluntary Car Insurance

Factors Related to Car Usage Behavior	Voluntary car insurance decision		Relationship		Correlation Strength
	Spearman Correlation	Sig.	Related	Not Related	
			d	d	
1. The main purpose of using a car	-0.064	0.342		✓	
2. Decision makers of purchasing a voluntary car insurance	0.091	0.174		✓	
3. Number of possessed car	-0.004	0.954		✓	
4. Size of engine	-0.033	0.622		✓	
5. Age of car	0.117	0.081		✓	
6. Car type	-0.078	0.249		✓	
7. History of car accident	0.065	0.331		✓	
8. Frequency of car usage	-0.184	0.006*	✓		Very Low
9. Average driving speed	-0.118	0.080		✓	
10. Type of voluntary car insurance purchased (in the Pre COVID-19 pandemic)	-0.067	0.322		✓	
11. Type of voluntary car insurance purchased (during COVID-19 pandemic)	0.311	0.000*	✓		Relative Low

Note: * Statistical significance at 0.05 level

4.3 สมมติฐานที่ 3 กลุ่มตัวอย่างที่มีผลกระทบทางเศรษฐกิจฐานะต่างกัน มีการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจต่างกัน (ดัง Table 6)

Table 6 Mean Comparison of the Overall Impact of the COVID- 19 Situation on the Socioeconomic Status among 3-group Decision to Purchase a Voluntary Car Insurance

Decisions to purchase a voluntary car insurance	n	Mean	SD	source of variance	SS	df	MS	F	Sig.
Same type (1)	171	3.39	1.44	Between Groups	0.562	2	0.281	0.131	0.878
Better type (2)	15c	3.33	1.76	Within Groups	470.610	219	2.749		
Worse type (3)	36	3.25	1.44	รวม	471.171	221			
				No different pairs					
Total	222	3.36	1.46						

Note: * Statistical significance at 0.05 level

จาก Table 6 พบว่า ผู้ที่ตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภทเดิมให้คะแนนผลกระทบทางเศรษฐกิจสูงสุด รองลงมาคือผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภทที่แย่กว่าเดิม และผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภทใหม่ที่ดีกว่าเดิม โดยมีคะแนนเฉลี่ย 3.39 3.25 และ 3.33 ตามลำดับ และจากการวิเคราะห์ความแปรปรวน พบว่า การตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจระหว่างผลกระทบรวมทางเศรษฐกิจต่างกัน ไม่มีคู่ที่แตกต่างกัน หรือกล่าวอีกอย่างหนึ่งว่า กลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน มีผลกระทบรวมทางเศรษฐกิจไม่แตกต่างกัน

สรุปผลและอภิปรายผล

จากการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ในช่วงสถานการณ์โควิด-19 ของผู้ใช้งานรถยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีที่มีการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจทั้งก่อนและในระหว่างเกิดการระบาดของโควิด-12 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เป็นเพศหญิง อายุ 30-39 ปี สถานภาพสมรส/อยู่ด้วยกัน การศึกษาปริญญาตรี ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ/ค้าขาย รายได้เฉลี่ย 15,001-30,000 บาทต่อเดือน ซึ่งทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจในประเภทเดิมทั้งก่อนและในระหว่างช่วงโควิด-19 มีวัตถุประสงค์หลักในการใช้รถเพื่อใช้ในการชีวิตประจำวัน เช่น ไปทำงาน รับส่งลูกไปโรงเรียน ไปธุระต่าง ๆ โดยตัดสินใจด้วยตนเอง ทั้งนี้มีจำนวนรถยนต์ในครอบครองเฉลี่ยอยู่ที่คนละ 1 คัน เป็นประเภทรถกระบะ/รถกระบะบรรทุกขนาดเล็ก ขนาดเครื่องยนต์ 1,601 – 2,000 ซี.ซี. รถมียายุใช้งานอยู่ระหว่าง 1 ถึง 4 ปี ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ มีการใช้งาน 5 – 7 วันต่อสัปดาห์ ขับขี่ด้วยอัตราความเร็ว 81 - 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ Siriwattana, and Visitnitikija (2016) และ Chulasinont (2017) ว่าการซื้อประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีรายได้ 15,001-30,000 บาท และตัดสินใจทำประกันตนเอง ซึ่งในการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจในช่วงก่อนและในช่วงระหว่างการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 พบว่า ผู้คนที่ไม่มีประกันภัยรถยนต์ในช่วงการแพร่ระบาดโควิด-19 มีมากกว่าการทำประกันภัยรถยนต์ในช่วงก่อนเกิดโควิด-19 นั้นหมายความว่า เมื่อเกิดโรคระบาดโควิด-19 ทำให้กลุ่มตัวอย่างเลือกจะไม่ทำประกันภัยรถยนต์มากขึ้น ส่วนประเภทประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ที่พบว่าทั้งช่วงก่อนและในช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ทำประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 มาเป็นลำดับแรกมากที่สุด แต่ช่วงการแพร่ระบาดเลือกที่จะทำประกันรถยนต์ประเภท 1 น้อยกว่าช่วงก่อนการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 เมื่อพิจารณาผลกระทบจากสถานการณ์ COVID 19 ทั้งผลกระทบรวมด้านเศรษฐกิจ พบว่า มีค่าเฉลี่ย 3.36 และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.46 แปลผลได้ว่า ได้รับผลกระทบปาน

กลาง ส่วนผลกระทบด้านรายได้ ด้านอาชีพ และด้านการชำระหนี้สิน พบว่า ผลกระทบด้านรายได้ คือ ไม่ได้รับผลกระทบ ผลกระทบด้านอาชีพ คือ มีการทำงานปกติ และผลกระทบด้านหนี้สิน พบว่า ไม่มีหนี้สิน

หากพิจารณาผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างผลกระทบที่ได้รับจากสถานการณ์โควิด-19 กับการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ พบว่า ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 มีความสัมพันธ์ในการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ได้แก่ ผลกระทบด้านรายได้ ผลกระทบด้านการชำระหนี้สิน มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับ Pranpet (2018) กล่าวว่า ปัจจัยรายได้ มีผลต่อการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 คือ ผู้ที่ซื้อประกันภัยภาคสมัครใจรถยนต์ในประเภทเดิม เป็นบุคคลที่ไม่ได้รับผลกระทบด้านรายได้ ส่วนผลกระทบด้านการชำระหนี้ คือ ไม่มีหนี้สิน ส่วนผู้ที่ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภทใหม่ที่ดีกว่าเดิม เป็นบุคคลที่ได้รับผลกระทบด้านรายได้ เนื่องจากรายได้ลดลง/ลดเงินเดือนจากเดิม/ไม่มีรายได้ มีหนี้สิน ค่อนข้างจะชำระได้ไม่ตรงตามกำหนด ซึ่งจากการสัมภาษณ์เพิ่มเติม เดิมก่อนที่จะมีการแพร่ระบาดโรคโควิด-19 จะซื้อประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจที่ต่ำกว่าเดิม คือ ประเภท 1 แทน ซึ่งให้เหตุผลว่า ต้องการป้องกันความเสี่ยงที่อาจจะต้องแบกรับเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดในอนาคต เช่นเดียวกับสถานการณ์โควิด-19 ที่ไม่คาดคิดว่าจะเกิดขึ้น และยืดยาวจนถึงปัจจุบัน เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น สุดท้ายผู้ที่ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภทใหม่ที่ต่ำกว่าเดิม เป็นบุคคลที่ได้รับผลกระทบด้านรายได้ เนื่องจากรายได้ลดลง/ลดเงินเดือนจากเดิม/ไม่มีรายได้ ไม่มีหนี้สิน

ในด้านผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถยนต์กับการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ พบว่า ปัจจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถยนต์ที่มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ได้แก่ ประเภทประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (ในช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19) และความรู้การใช้รถยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 โดยที่ประเภทประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (ในช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19) มีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียว โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ในระดับค่อนข้างต่ำ คือ 0.311 ส่วนความรู้ในการใช้รถยนต์กับการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ มีความสัมพันธ์ไปในทิศทางตรงกันข้าม โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ในระดับต่ำมาก คือ -0.184 ซึ่งจะเห็นได้ว่าในการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจทั้งช่วงก่อนและในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 กลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีประกันภัยรถยนต์ในช่วงการแพร่ระบาดโควิด-19 มีมากกว่าการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจในช่วงก่อนเกิดโควิด-19 หมายความว่า เมื่อโรคระบาดโควิด-19 เข้ามา ทำให้กลุ่มตัวอย่างเลือกที่จะไม่ทำประกันภัยรถยนต์มากขึ้น ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ทำประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 ในช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 มีจำนวนลดน้อยลงจากการทำประกันภัยรถยนต์ก่อนการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 และการทำประกันประเภท 2+ มีจำนวนที่เพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าผู้ซื้อทั้งสามกลุ่มจะมีการตัดสินใจแตกต่างกันออกไป กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ก็ยังเลือกที่จะซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภทเดิมเป็นจำนวนมากที่สุด รองลงมาคือ ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภทใหม่ที่ต่ำกว่าเดิม และซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภทใหม่ที่ดีกว่าเดิมน้อยที่สุด เนื่องจากกลุ่มประชากรส่วนใหญ่ เมื่อเกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ไม่ได้รับผลกระทบทั้งด้านรายได้และด้านการชำระหนี้สิน อีกทั้งส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ ธุรกิจส่วนตัว เจ้าของกิจการ และค้าขาย ซึ่งสามารถออกไปทำงานได้ปกติและไม่ได้รับผลกระทบต่อการทำงานของอาชีพ จึงทำให้ผลวิจัยพบว่า การตัดสินใจในการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจในช่วงการแพร่

ระบาดของโรคโควิด-19 ไม่ส่งผลต่อการตัดสินใจ แต่จะมีกลุ่มตัวอย่างส่วนน้อยเท่านั้นที่การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ส่งผลต่อการตัดสินใจ ทั้งนี้การตัดสินใจการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจมีหลายปัจจัยที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นที่ส่งผลต่อการตัดสินใจให้มีความสอดคล้องและเหมาะสมกับตนเองมากที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับ Mongkoljaruenpan (2017) กล่าวว่า ผู้ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภทเดิมและผู้ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภทใหม่ มีความคิดเห็นที่แตกต่างกัน

อย่างไรก็ตามเมื่อทำการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนผลกระทบรวมทางเศรษฐกิจฐานะของทั้งสามกลุ่มตัวอย่างผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจก่อนและในระหว่างการระบาดของโควิด-19 ที่แตกต่างกัน ได้รับผลกระทบรวมทางเศรษฐกิจฐานะไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้เป็นเพราะโรคโควิด-19 เป็นโรคอุบัติใหม่ที่ยังเคยมีมาก่อนในโลกนี้จึงสร้างผลกระทบต่อทุกคนทั้งในทางเศรษฐกิจและสังคม

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว/เจ้าของกิจการ/ค้าขาย เป็นเพศหญิง อายุ 30 -39 ปี รายได้เฉลี่ยเดือนละ 15,001-30,000 บาท ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีการซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 มากที่สุด และต่อประกันในประเภทเดิมที่เคยทำมาไม่ว่าจะเป็นก่อนและในช่วงการแพร่ระบาดของโควิด-19 จึงอาจจะเป็นกลุ่มลูกค้าที่น่าสนใจสำหรับนายหน้า/ตัวแทนประกันภัยรถยนต์ที่จะสร้างยอดขายทางธุรกิจได้

2. เมื่อพิจารณาในภาพรวม พบว่า พฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่างโดยทั่วไปในช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ทำให้คนเลือกที่จะทำประกันรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 1 น้อยลงไปจากเดิม หรือบางกลุ่มเลือกจะไม่ทำประกันรถยนต์ที่คุ้มครองดีกว่าเดิม นั่นคือ ไม่มีการปรับเปลี่ยน เนื่องจากสาเหตุผลกระทบด้านโควิด-19 ทำให้กลุ่มตัวอย่างในบางรายมีรายได้ลดลง และมีหนี้สิน จึงทำให้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไปเลือกที่จะรับความเสี่ยงสูงที่จะเกิดขึ้นในอนาคตแทน ฉะนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นายหน้า/ตัวแทนประกันภัย หรือบริษัทประกันภัย ควรให้ความรู้เพิ่มเติมแก่ผู้เอาประกันภัยให้รับทราบถึงความคุ้มครองที่จะได้รับจากประกันภัยรถยนต์แต่ละประเภท หรือแนะนำเอาประกันภัยในลักษณะที่เหมาะสมกับตนเองมากที่สุดของบริษัทช่วงสถานการณ์โควิด-19

3. การที่ผลกระทบทางเศรษฐกิจฐานะด้านรายได้ และด้านการชำระหนี้สิน มีผลต่อการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ดังนั้นบริษัทประกันภัยควรออกผลิตภัณฑ์ประกันภัยรถยนต์ใหม่ ๆ ที่สอดคล้องกับการใช้ชีวิตของผู้คนในยุคโรคระบาดโควิด-19 เช่น ประกันภัยรถยนต์ที่คิดเบี้ยประกันตามจำนวนระยะทางที่รถวิ่ง เนื่องจากบางคนไม่เดินทาง ทำงานจากบ้าน หรือการขายประกันภัยรถยนต์พ่วงประกันการรักษาโรคโควิด-19 เป็นต้น

2. ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาโดยรวมของประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ โดยไม่ได้จำแนกเป็นประเภทของประกันภัย จึงอาจจะไม่สะท้อนให้เห็นภาพว่าปัจจัยใดที่สัมพันธ์ในการตัดสินใจซื้อประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจในแต่ละประเภท เช่น ประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 หรือประกันภัยรถยนต์ประเภท 2+ เป็นต้น ซึ่งอาจจะทำให้มีประเด็นที่น่าสนใจหรือประเด็นที่สำคัญที่มีความเด่นชัดขึ้น

เอกสารอ้างอิง

- Accident Information Center for Strives Road Safety Culture. (2021). *Cumulative Number of Deaths and Injuries from Road Accidents 2020– 2021*. Retrieved from <https://www.thairsc.com/>
- Best, John W. (1977). *Research in Education*. (3rd ed.). Englewood Cliffs: N.J.: Prentice-Hall Inc.
- Chulasinont, O. (2017). *Factors Affecting Decision to Purchase Voluntary Motor Insurance for Private Car in Muang Nakhonpathom*. Bangkok: Bangkok University.
- Department of Land Transport. (2020). *New Car Registration Statistics, Red Labels Across the Country Throughout the Year 2020*. Retrieved from <https://shorturl.asia/NfmrU>
- Financial Consumer Protection Center Bank of Thailand. (2014). *Insurance Company*. Retrieved from <https://www.1213.or.th/th/aboutfcc/finservices/Pages/insurance.aspx>
- Humbenza, P. (2016). *Determination of the Quality of Measuring and Evaluation Tools*. Retrieved from <http://edu.yru.ac.th/evaluate/attach/1465551003>
- Kannasut, P. (1995). *Statistics for Behavioral Science Research*. Bangkok: Chulalongkorn University.
- Kotler, P., & Armstrong G. (2012). *Principles of Marketing* (14th ed.). New Jersey: Prentice-Hall, Inc.
- Mongkoljaruenpan, S. (2017). Factors Affecting the Decision to Make a Voluntary Car Insurance New Format Insurance Companies for Passenger Cars up to 7 People, Nonthaburi. *Journal of Rattana Bundit University*, 12(1), 24-34.
- Mothersbaugh, D., Hawkins, D., & Kleiser, S. B. (2020). *Consumer Behavior: Building Marketing Strategy* (14th ed.). New York: McGraw-Hill Education.
- Office of Insurance Commission. (2022). *Motor Insurance*. Retrieved from <https://www.oic.or.th/th/education/insurance/vehicle>
- Pranpet, N. (2018). An Analysis of Consumer Behavior toward Car Insurance in Bangkok. *Journal of Suvarnabhumi Institute of Technology*, 4(1), 43-53.
- Siriowattana, W., & Visitnitikija, C. (2016). Factors Affecting Consumer Behavior on Selecting Auto Insurance. *Veridian E-Journal, Silpakorn University*, 9(2), 2242-2254.
- Smithikrai, C. (2019). *Consumer Behavior* (7th ed.). Bangkok: Chalalongkorn University.
- Srisaard, B. (2002). *Basic Research*. (7th ed.). Bangkok: Suriyasan.

