



เล็งปรับเบี้ยประกันภัยการบิน ระบุอุบัติเหตุปี 57 พุ่ง / ตลาดโลกจ่อปรับขึ้นเบี้ย

จับตา “ตลาดลอยด์ส์” เตรียมปรับเบี้ยประกันภัยการบิน ระบุอุบัติเหตุพุ่งปี 57 ชนวนซาร์จเบี้ยเพิ่ม 10-30% ค่า “บินไทย-บางกอกแอร์เวย์ส” อาจเจอหางเลข หลังตลาดโลกจ่อปรับขึ้นเบี้ย “ก่อนการร้าย-สงคราม” ซีเทรนด์สายการบินแถบยุโรปซื้อความคุ้มครองเพิ่มแก่ผู้โดยสารตามมูลค่าชีวิต ให้เพียงพอต่อ “ระดับรายได้-ค่าครองชีพ” ที่สูงขึ้น

นายยุทธนา กิ่งแก้วก้านทอง รองประธานบริหาร บริษัท เอออน (ประเทศไทย) จำกัด เปิดเผย “ฐานเศรษฐกิจ” ถึงแนวโน้มการปรับขึ้นของเบี้ยประกันภัยปี 2558 ว่า มีเพียงประกันภัยอากาศยาน (Aviation Insurance)

เท่านั้นที่สามารถปรับขึ้นได้ เนื่องจากมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและมีการเคลมสินไหมในช่วงปี 2557 ดังนั้นแนวโน้มการปรับขึ้นเบี้ยประกันภัยทั่วโลกมีโอกาสเพิ่มขึ้นหรือแพงขึ้นจากปีก่อนหน้าไม่ต่ำกว่า 10-30% ขึ้นกับสถิติความเสียหาย



• อานนท์ วัจวสุ

หรือการเกิดเคลมของสายการบินนั้นๆ ขณะที่สายการบินที่ถูกแซงก์ชันหรือเป็นสายการบินของประเทศที่มีสงครามกลางเมืองหรือบินใกล้พื้นที่/เขตอันตราย เหล่านี้อาจจะไม่สามารถซื้อความคุ้มครองหรือถูกระงับความคุ้มครองรวมถึงปรับขึ้นเบี้ย

ยกตัวอย่าง สายการบินประเทศมาเลเซียที่ถูกปรับขึ้นเบี้ยประกันภัยแล้ว แต่สายการบินในประเทศไทยโอกาสจะถูกปรับขึ้นเบี้ยอาจมีแต่คงเป็นส่วนใหญ่ เพราะที่ผ่านมาระยะเวลา 5 ปีไม่พบสถิติการเคลมหรือความเสียหายขนาดใหญ่ตั้งแต่หลัก 1 พันล้านบาทขึ้นไป โดยอาจมีเพียงภัยเล็กน้อย จึงไม่น่าจะส่งผลทำให้บริษัทประกันภัยต้องปรับขึ้นเบี้ยจนสายการบินดังกล่าวรับไม่ได้

ต่อข้อถามถึงผลกระทบต่อผลกระทบจากผู้โดยสาร นายยุทธนา กล่าวว่า หากสายการบินถูกปรับขึ้นเบี้ยประกันภัยนั้นขณะนี้มีโอกาสน้อยที่จะถูกนำมาผูกกับราคาค่าโดยสารเพราะราคาพลังงานที่ปรับลดลง แต่กรณีที่สถานการณ์ด้านราคาพลังงานเป็นช่วงขาขึ้นนั้นแน่นอนว่าสายการบินจะนำต้นทุนค่าเบี้ยมาคิดรวมซึ่งอาจทำให้ราคาค่าโดยสารเพิ่มเฉลี่ย 10-20%

ขณะที่นายอานนท์ วัจวสุ ผู้ช่วยกรรมการและผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท



กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน) (บมจ.) กล่าวว่า ปี 2558 ตลาดประกันภัยโลกปรับเบี้ยขึ้นธุรกิจการบิน โดยเกือบทั้งหมดเป็นบริษัทรับประกันภัยต่อ หรือ รี อินชัวร์เออร์จากซินดิเคตหรือบริษัทร่วมทุนใหม่ๆ มากกว่า 50 บริษัทที่อยู่ในลloyd's ออฟ ลอนดอน ประเทศอังกฤษที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลกและทุกรายล้วนแต่มีความแข็งแกร่งด้วยเครดิตเรตติ้งไม่ต่ำกว่า A+

ทั้งนี้ 2 เหตุการณ์ที่ส่งผลโดยตรงต่อการพิจารณาปรับขึ้นเบี้ยประกันภัยอากาศยานที่ต้องส่งประกันภัยต่อไปยังตลาดลอยด์ส์ คือ กรณีเครื่องบินโบอิง 777 สายการบินมาเลเซีย แอร์ไลน์ส เที่ยวบิน MH17 ที่ถูกยิงตกในประเทศยูเครน รวมถึงกรณีการหายไปของเครื่องบินสายการบินมาเลเซีย แอร์ไลน์ส เที่ยวบิน MH370 ซึ่งขณะนี้ยังไร้ร่องรอยเป็นต้น โดยผู้รับประกันภัยจะพิจารณาร่วมกับสถิติการเกิดอุบัติเหตุหรือความเสี่ยงอื่นๆ ประกอบในการปรับขึ้นเบี้ยใน 2 กลุ่ม คือ 1. การประกันภัยก่อการร้าย สงคราม รวมถึงการโจรกรรมเครื่องบิน (Hull War Insurance) และ 2. การรับประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่ 3 (Liability Insurance) หรือส่วนที่เกินจากกรมธรรม์หลัก ที่รี อินชัวร์เออร์ จะพิจารณาปรับขึ้นจากสัญญาประกันภัยด้านอากาศยานหรือการบินที่แบ่งความคุ้มครองเป็น 3 ด้าน อีกด้านคือ การประกันภัยการเสี่ยงภัยทุกชนิดของลำตัวอากาศยานและเครื่องยนต์ จะอยู่ภายใต้สัญญาการประกันภัยทรัพย์สิน (IAR)

นอกจากนี้ จะเริ่มเห็นแนวโน้มการทำประกันภัยของสายการบินที่ซื้อความคุ้มครองเพิ่ม ตามมูลค่าชีวิต โดยเฉพาะสายการบินฝั่งประเทศยุโรปหรือสายการบินที่มีผู้โดยสารที่มีระดับรายได้หรือค่าครองชีพที่สูง สายการบินนั้นๆ จำเป็นต้องซื้อความคุ้มครองแก่ผู้โดยสารให้เพียงพอ หรือฐานารูป ซึ่งเมื่อเทียบกับสายการบินภูมิภาคอื่นอาจซื้อความคุ้มครองในระดับที่ต่ำกว่า

นายอานนท์กล่าวถึงหลักการพิจารณาเพื่อกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย โดยยอมรับว่า ประเทศไทยยังมีจุดอ่อนที่รับความเสี่ยงไว้ที่บริษัทเองได้น้อยมาก ส่วนใหญ่จำเป็นต้องส่งไปประกันภัยต่อต่างประเทศมากกว่า 95% ของภัยที่รับเข้ามา เช่นเดียวกับประกันภัยต่อต้านอากาศยานหรือขนส่งการบินซึ่งตลาดหลักๆ อยู่ที่ตลาดลอยด์ส์ อย่างไรก็ตาม ในส่วนของ บมจ. กรุงเทพประกันภัย ปัจจุบันมีการรับประกันภัยร่วมใน 2 สายการบิน คือ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส และสายการบินไทย โดยร่วมกับบมจ. ทิพยประกันภัย นอกจากนี้ยังมีการรับประกันภัยเครื่องบินเล็กและเครื่องบินส่วนตัวบ้างแต่มีสัดส่วนเพียงเล็กน้อย ขณะที่ 5 ปีที่ผ่านมาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในประเทศไทยต่อสายการบินพาณิชย์ที่มีความสูญเสียแทบไม่มี หรืออาจพบความเสียหายเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

“สำหรับเครื่องบินรุ่นใหม่ๆ จะถูกปรับขึ้นเบี้ยประกันภัยทันที โดยเบี้ยประกันภัยจะคิดจากราคาเครื่องบินลำนั้นๆ ดังนั้นเครื่องบินขนาดใหญ่และรุ่นใหม่ ราคาจะอยู่ที่ 200-300 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือคิดเป็น 6-7 พันล้านบาท ส่วนเครื่องบินต้นทุนต่ำ หรือโลว์คอสต์แอร์ไลน์นั้น ทุนประกันภัยจะอยู่ที่ 1-2 พันล้านบาท”

ด้านนายสมพร สิบถวิลกุล รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ บมจ. ทิพยประกันภัย กล่าวว่า บมจ. ทิพยประกันภัย เป็นบริษัทประกันภัยที่รับงานประกันภัยเครื่องบินมานานกว่า 30 ปี โดยงานรับประกันภัย ขณะนี้หลักๆ เป็นการรับประกันภัย 3-5 สายการบิน โดย 2 สายการบินหลักมาจากสายการบินไทย ซึ่งบริษัทเข้าไปรับประกันภัยร่วมกับ บมจ. กรุงเทพประกันภัยในสัดส่วนร้อยละ 50% ส่วนสายการบินนกแอร์นั้น ทางบมจ. ทิพยประกันภัยเข้าไปรับประกันภัยแต่เพียงบริษัทเดียว โดยแต่ละปีจะมีเบี้ยประกันภัยรับจากงานประกันภัยสายการบินไม่ต่ำกว่า 300-500 ล้านบาทต่อปี ซึ่งส่วนตัวมองว่ายังไม่มีความเสี่ยงที่ รี

อินชัวร์เออร์ จะปรับขึ้นเบี้ยอย่างผิดสังเกต โดยที่ผ่านมาแม้จะมีการเกิดอุบัติเหตุทางการบินหลายครั้ง แต่ยังคงถือว่าเบี้ยประกันภัยต่อยังมีกำไรทำให้บริษัทที่ยังไม่จำเป็นต้องปรับขึ้นเบี้ย ยกเว้นหากเกิดเหตุการณ์ใหญ่เหมือนในอดีตที่เกิด 911 อาจจะมีผลกระทบต่ออัตราเบี้ยประกันภัยด้านการบินทั่วโลกอย่างแน่นอน

อนึ่ง สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) รายงานข้อมูล ในช่วง 10 เดือนแรกของปี 2557 (ม.ค.-ต.ค.57) มีเบี้ยประกันภัย Aviation Insurance อยู่ที่ 350.25 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าที่มีเบี้ยประกันภัย 397.93 ล้านบาท หรือลดลง 11.98% หรือลดลงประมาณ 47.68 ล้านบาท ขณะที่ปี 2556 เฉพาะอากาศยานทั้งระบบของไทยมีเบี้ยประกันภัยรับตรง 1,019.76 ล้านบาท ลดลงจากปี 2555 ที่มีเบี้ยรับตรงที่ 1,280.40 ล้านบาท