



# ประกันภัยคิกรับโปรเจกต์รัฐ

## '3เสือ' ขยับปรับตัวหนีเสี่ยง/เล็งจับมือพันธมิตรในประเทศ

3 เสือประกันภัย เตรียมรับอานิสงส์ประกันบิกโปรเจกต์ หลังปรับแผนลงทุน 3 ล้านล้านบาทลงทุนก่อสร้าง-ประกันบม จัปตาสายสีเขียว คาดประมูล ไตรมาส 2 ทุนประกันกว่า 8 พันล้านบาท ยอมรับรถไฟรางคู่ช่วยประกันไทยเก็บความเสี่ยง-เบี่ยงอยู่ในประเทศ ด้านทพย-กรุงเทพประกันภัย พร้อมรับมือความเสี่ยง หลังพบ รี อินชัวร์เรอรับเสี่ยงโครงการยักษ์ ได้น้อยรายมากขึ้น

นายธนัท พานิชชิวะ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ไทยศรีประกันภัย จำกัด (มหาชน) เปิดเผยว่า การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนที่จะเป็นโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต ระยะยาวจะส่งผลดีต่อธุรกิจประกันภัยอย่างมาก เห็นได้จากก่อนหน้านี้ภายใต้โครงการลงทุนก่อสร้าง 2 ล้านล้านบาท และปรับรายละเอียดโครงการเพิ่มเป็น 3 ล้านล้านบาท น่าจะมีโครงการทั้งระบบไม่ต่ำกว่า 10 โครงการขนาดใหญ่ ซึ่งที่ผ่านมาได้ตกลงทำสัญญาประกันภัยแล้ว โดยบริษัทได้เข้าไปเสนอราคาพร้อมรับประกันร่วมกับอีก 2 บริษัท คือ บริษัท ทพยประกันภัย จำกัด (มหาชน) และ บมจ. กรุงเทพประกันภัย ก่อนส่งงานไปยังบริษัทรับประกันภัยต่อในต่างประเทศ

“โครงการดังกล่าวเป็นการรับประกันภัยสถานีหลัก (Main station) สถานีจุดจักร ภายใต้สัญญาประกันภัย 2 สัญญา คือ ประกันภัยการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (เส้นทางบางซื่อ-ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ถนนเจริญสุขนิทวงศ์ ต่อเนื่องถึงท่าพระ) อยู่ในช่วงสัญญา 3 ทุนประกันภัยอยู่ที่ 1.1 หมื่นล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้าง 4 ปี คืบหน้าก่อสร้างไปแล้วกว่า 70% หรือ 3 ปีและโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดง รวมถึง

รถไฟฟ้าเส้นแถบชานเมือง ทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด ทุนประกันรวม 3 หมื่นล้านบาท”

ทั้งนี้คาดการณ์ว่า ภายในปีนี้ น่าจะเริ่มมีโครงการประมูลโครงการสายสีอื่นๆ เพิ่มอีกไม่ต่ำกว่า 2-3 สาย แม้โครงการใหญ่ จะถูกพิจารณามากขึ้น แต่ในทางกลับกันการเปลี่ยนจากรถไฟความเร็วสูงจะทำให้ศักยภาพของบริษัทประกันภัยสามารถเข้าไปรับประกันภัยในโครงการใหญ่ ได้มากขึ้นเนื่องจากรถไฟ

รางคู่ เทียบกับรถไฟความเร็วสูงมีความเสี่ยงต่างกัน รวมถึงวงเงินหรือทุนรับประกันภัยจะสูงตามระดับความเสี่ยง เมื่อทุนประกันภัยสูงจำเป็นต้องหาพันธมิตรในการรับประกันภัยร่วม ทำให้โอกาสที่จะเก็บความเสี่ยงไว้ที่บริษัทตัวเองน้อยลงตามไปด้วย ดังนั้นหากมีการเพิ่มโครงการรถไฟที่สามารถใช้โครงสร้างพื้นฐานเดิมแล้ว ส่วนตัวเห็นว่าน่าจะทำให้บริษัทประกันไม่เฉพาะ ไทย ศรี

สามารถเก็บความเสี่ยงไว้ที่ตัวเองได้มากขึ้น จากเดิมที่เคยส่งภัยต่อให้บริษัทรับประกันภัยต่อ หรือ รี อินชัวร์เรอ ไม่ต่ำกว่า 95% จึงเชื่อว่าบริษัทมีโอกาสที่รับเสี่ยงภัยได้เองมากกว่า 5%

“ภายใน 2 เดือนนับจากนี้ บริษัทประเมินว่ามีโอกาสเป็นไปได้สูงที่รัฐบาลจะเปิดประมูลก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ลำลูกกา) แม้รถไฟฟ้ายางดิ่งแล้วจะไม่ถือว่าเป็นโครงการขนาดใหญ่ คิดเป็นมูลค่าราว 8 พันล้านบาท เชื่อว่าเมื่อเปิดประมูลแล้ว น่าจะเริ่มเซ็นสัญญาก่อสร้างและทำประกันภัยได้ทันที” นายธนัท กล่าวและว่า

นับจากปี 2558 บริษัทจะเน้นเข้าไปรับประกันภัยให้ได้มากขึ้น เห็นได้จากเม็ดเงินที่ภาครัฐพยายามผลักดันให้เกิดเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ ทำให้มีเม็ดเงินรวมกันไม่ต่ำกว่า 3 ล้านล้านบาท ภายใต้



• นที พานิชชิวะ

ได้โครงการลงทุนทั้งหมด โดยมั่นใจว่าภายในปีหน้าจะมีรถไฟฟ้าสายสีต่างๆ อยู่ในแผนอีกไม่ต่ำกว่า 8-10 สาย

“ขณะนี้พันธบัตรหลักๆ คือ บมจ. ทิพยประกันภัย บมจ.กรุงเทพประกันภัย เป็นต้น โดยได้หารือกับ บมจ.ทิพยประกันภัย กรณีที่ภาครัฐต้องการลงทุนรถไฟรางคู่ เพราะมองว่าสามารถลดงบประมาณที่เกิดขึ้นจากการต้องวางระบบใหม่ ตั้งแต่ระบบรางที่ต้องมีรางลักษณะเฉพาะ รวมถึงพื้นที่รอบข้าง เปรียบเทียบจากรถไฟรางคู่ระยะทาง 3 พันกิโลเมตร ใช้งบประมาณในการลงทุนก่อสร้างอีกไม่ต่ำกว่า 9 หมื่น-1 แสนล้านบาท หรือเฉลี่ยกิโลเมตรละ 30-40 ล้านบาท ส่วนรถไฟความเร็วสูงต้องใช้งบประมาณสูงกว่า 3-4 เท่า ขณะที่เบี้ยประกันภัยก็ยังแพงกว่า 1-2% และคาดว่าสิ้นปีนี้ บริษัทจะมีรายได้ที่มาจากเบี้ยประกันภัยโครงการขนาดใหญ่ไม่ต่ำกว่า 5-10% ของเบี้ยรับรวมที่ 2.5 พันล้านบาท”

นอกจากนี้ บริษัทยังร่วมกับ บมจ.ทิพยประกันภัย ในการออกไปขยายธุรกิจในลักษณะร่วมกันใน สปป.ลาว เน้นไปที่การลงทุนก่อสร้างเขื่อนที่ลงทุนโดยต่างชาติ ซึ่ง สปป.ลาว มีกฎว่า การลงทุนก่อสร้าง การทำประกันภัยแล้วจะต้องซื้อประกันภัยกับบริษัทในประเทศ สปป.ลาว ไม่สามารถซื้อความคุ้มครองนอกเขตความรับผิดชอบได้ ดังนั้นการมีบริษัททิบลาวฯ จะทำให้บริษัทเติบโตได้ในอนาคต

ด้านนายสมพร สืบถวิลกุล กรรมการผู้จัดการใหญ่ บมจ.ทิพยประกันภัย กล่าวว่า ปี 2558-60 จะเป็นปีที่เกิดโครงการลงทุนโดยภาครัฐสูงสุด โดยบริษัทพร้อมที่จะเข้าไปรับประกันภัยโครงการขนาดใหญ่ เนื่องจากที่ผ่านมา มากกว่าครึ่ง หรือ 50% เป็นงานรับประกันภัยจากโครงการของรัฐ และรัฐวิสาหกิจ ส่งผลให้บริษัทมีความชำนาญและความพร้อม ทั้งการประเมินราคาค่าสินไหมหากเกิดความเสียหาย เบี้ยประกันภัยและการมีฐานบริษัทรับประกันภัยต่อ หรือ รี อินชัวร์เรอร์ ที่สามารถส่งต่อไปยังหลายกลุ่มได้ ทำให้บริษัทสามารถรับทุนประกันภัยต่อสัญญาได้สูงตั้งแต่ระดับ 100

ล้านบาทจนถึงหลายหมื่นล้านบาท และเป็นการรับประกันภัยทั้งรายเดี่ยวและรายกลุ่มในลักษณะ พูล อินชัวร์รันซ์

“ลักษณะของโครงการอย่างรถไฟไฟฟ้าสายต่างๆ จะมีการตัดแบ่งออกเป็นช่วงๆ ราว 1 กิโลเมตร เพื่อให้ง่ายต่อการประเมินความเสี่ยงและกำหนดเบี้ยต่อทุนประกันภัย ซึ่งอัตราเบี้ยจะผันแปรตามความเสี่ยง เช่น หากเป็นรถไฟความเร็วสูงเบี้ยก็จะแพงมาก เพราะถือว่าเสี่ยงสูงสุด ส่วนกรณีที่เป็นรถไฟฟ้าใต้ดิน ความเสี่ยงจะเกิดจากภัยที่มองไม่เห็น แต่จะดีกว่าเพราะสามารถเก็บความเสี่ยงไว้ที่บริษัทได้สูงกว่า คาดว่าแต่ละโครงการที่บริษัทเฉลี่ยเข้าไปประมูลได้หลังบริหารภัยน่าจะมีกำไรอยู่ที่ 1-5%”

ด้านนายอานนท์ ว่างสุ ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บมจ.กรุงเทพประกันภัย กล่าวว่า โครงการขนาดใหญ่ นั้น บริษัทยังคงให้ความสนใจเข้าไปรับประกันภัย ที่ผ่านมาได้เข้าไปร่วมรับประกันทั้งประกันภัยแบบรายเดี่ยวและร่วมกับบริษัทอื่น แต่ยอมรับว่าปัจจุบันเริ่มหาประกันภัยต่อหรือรี อินชัวร์เรอร์ ที่สนใจรับประกันภัยขนาดโครงการสูงๆ มูลค่าทุนประกันภัยหลายหมื่นล้านบาทค่อนข้างจำกัด ในขณะที่งานมีแนวโน้มมากขึ้น ดังนั้นการบริหารจัดการภัยต่อโครงการใหญ่ๆ จะกลายเป็นความเสี่ยงครั้งสำคัญของบริษัทที่เข้าไปรับงานมูลค่าทุนประกันสูงๆ แต่กับโครงการประกันภัยสำหรับรายย่อยหรือประกันภัยโรงงานอุตสาหกรรม ตั้งแต่ทุนประกันภัยไม่เกิน 5 พันล้านบาทยังสามารถเสนอไปยังบริษัทประกันภัยต่อได้เป็นปกติและไม่มีการปฏิเสธแต่อย่างใด

ก่อนหน้านี้เคยประเมินว่า ปี 2558 จะมี 4 เครื่องจักรที่คอยขับเคลื่อนเศรษฐกิจหลักๆ คือ การลงทุนภาครัฐ การท่องเที่ยว การลงทุนภาคเอกชน และการส่งออก แต่กลับพบว่า การส่งออกปีนี้น่าจะหดตัวต่อเนื่องจากปีก่อนหน้า ส่วนการลงทุนภาคเอกชนแม้จะใกล้สิ้นไตรมาสที่ 1 แต่ก็ยังไม่เห็นการลงทุนที่ชัดเจน ดังนั้นคงต้องฝากความหวังไว้ที่การลงทุนโดยภาครัฐและจำนวนตัวเลขนักท่องเที่ยว