



Insight

เพิ่มธุรกิจเด่นรับมือทะโปรเจกต์คมนาคมไทย



คณะผู้จัดทำ:

ดร.สุทธธำภา อมรวิวัฒน์
กัมปชวินท์ หอมจำปา
อิสระสรณ์ กัมปะอุโงะ

ธีรินทร์ รัตนภักโพนวงค์
ดร.สุปรีย์ ศรีสำราญ



EIC Online

www.scbeic.com

Economic and business intelligence
for effective decision making

สมัครสมาชิกได้ที่ www.scbeic.com

สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่

E-mail: eic@scb.co.th

โทร: +662 544 2953

@SCB_Thailand



EIC Online เว็บไซต์ที่รวบรวมข่าวสารงานวิเคราะห์เชิงลึกเกี่ยวกับเศรษฐกิจและภาคอุตสาหกรรมเพื่อให้ท่านได้รับข้อมูลที่เป็นประโยชน์ สามารถนำไปใช้จากกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจได้อย่างถูกต้องและทันต่อเหตุการณ์



Insight

งานวิเคราะห์เจาะลึกหัวข้อที่น่าสนใจ
โดยเสนอองค์และมุมมองระยะยาว



Outlook

งานวิเคราะห์แนวโน้มตัวชี้วัดหลัก
หรือสถานการณ์สำคัญที่มีผลต่อ
เศรษฐกิจและธุรกิจ



Flash

วิเคราะห์ประเด็นร้อนที่มีผลต่อ
เศรษฐกิจและธุรกิจของไทย



Note

บทวิเคราะห์แบบกระชับเกี่ยวกับ
สถานการณ์ธุรกิจที่น่าสนใจ

สิทธิประโยชน์ของสมาชิก

- บริการแจ้งเตือนข่าวสารและบทวิเคราะห์ใหม่ ๆ ผ่าน E-mail ของท่าน
- อ่านบทวิเคราะห์ย้อนหลังภายในเว็บไซต์ได้ทั้งหมด

เพื่ณธุรกิจเด่นรับเมกะโปรเจกต์คมนาคมไทย

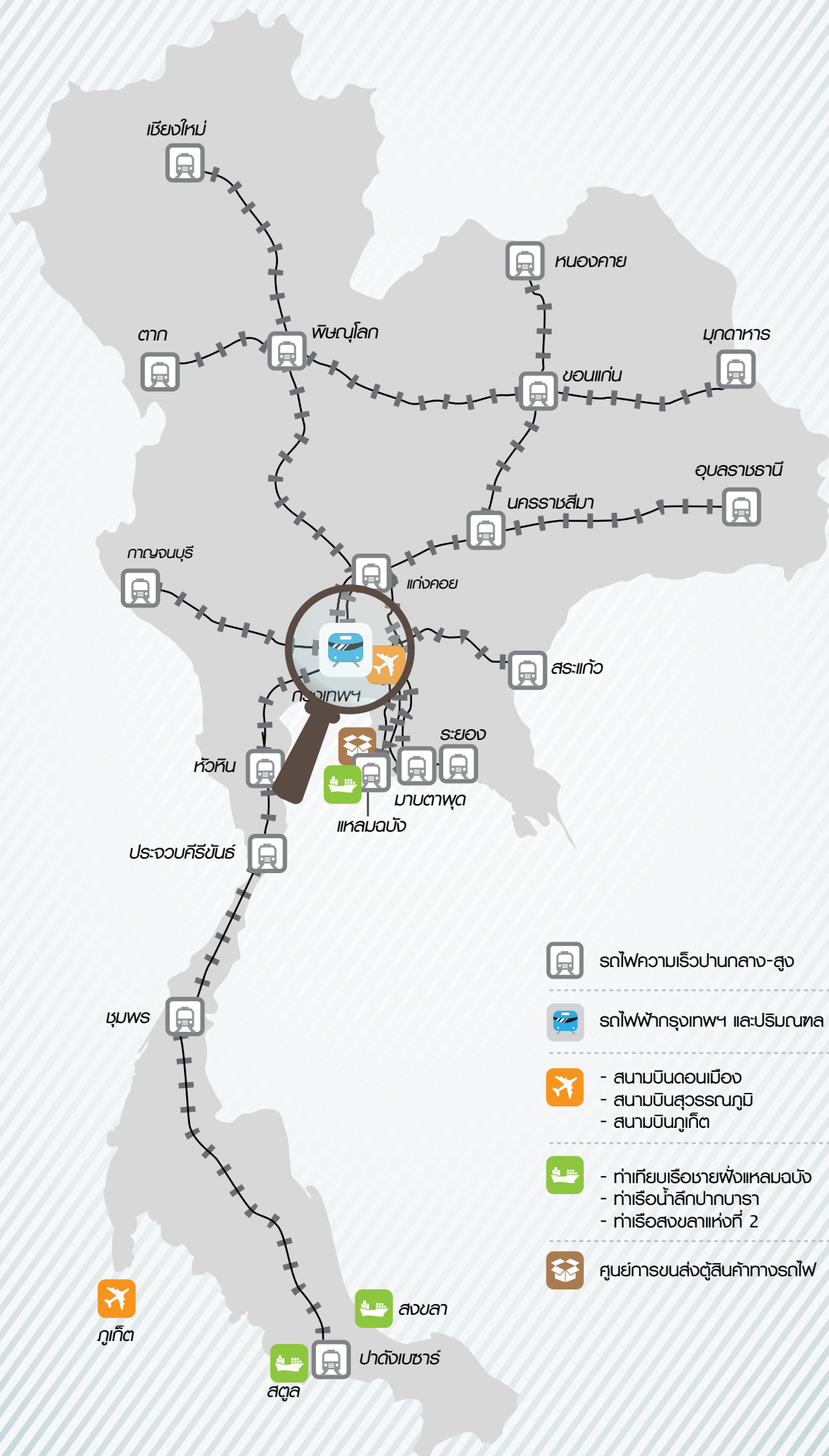
บทสรุปผู้บริหาร	6
บทที่ 1: โครงสร้างพื้นฐาน...ปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	8
บทที่ 2: จากถนนสู่ราง...มิติใหม่ในการคมนาคมขนส่งไทย	18
บทที่ 3: ขยายสนามบินสู่การพัฒนาธุรกิจภาคพื้นดิน	50
บทที่ 4: เชื่อมต่อท่าเรือ...สู่การพัฒนาขีดความสามารถการขนส่งในอนาคต	64
บทที่ 5: มองอนาคต...ผลกระทบระยะยาวจากโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม	76

ตีพิมพ์: พฤศจิกายน 2015

Disclaimer : The information contained in this report has been obtained from sources believed to be reliable. However, neither we nor any of our respective affiliates, employees or representatives makes any representation or warranty, express or implied, as to the accuracy or completeness of any of the information contained in this report, and we and each of such persons expressly disclaims any and all liability relating to or resulting from the use of this report or such information by the receipt and persons in whatever manner.

Any opinions presented herein represent the subjective views of ours and our current estimated and judgments which are based on various assumptions that may be subject to change without notice, and may not prove to be correct.

This report is for the recipient's information only. It does not represent or constitutes an advice, offer, recommendation, or solicitation by us and should not be relied as such. We or any of our associates may also have an interest in the companies mentioned herein.



ប្រតិបត្តិការ



บทสรุปผู้บริหาร

ปัจจุบันภาครัฐได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเป็นอย่างมากสะท้อนจากเม็ดเงินลงทุนสูงถึงประมาณ 2.2 ล้านล้านบาท Insight ฉบับนี้จึงนำเสนอมุมมองโอกาสสำหรับภาคธุรกิจที่มีแนวโน้มจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน 3 ด้านสำคัญได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง ทางอากาศ และทางน้ำ รวมถึงวิเคราะห์ผลกระทบระยะสั้นและระยะยาวที่จะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคมในวงกว้าง

ในช่วงระยะเวลาดำเนินโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม เน้นอนว่าธุรกิจรับเหมาก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างเป็นธุรกิจสองกลุ่มแรกที่จะได้อานิสงส์จากการพัฒนาก่อนธุรกิจกลุ่มอื่นๆ ด้วยเม็ดเงินลงทุนจำนวนมหาศาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ ไม่ว่าจะเป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง ทางอากาศหรือทางน้ำ ทั้งในส่วนผู้รับเหมารายใหญ่ที่เคยมีประสบการณ์ในการก่อสร้างโครงการเหล่านี้มาก่อนและผู้รับเหมารายย่อยที่มีโอกาสรับช่วงงานก่อสร้างต่อจากผู้รับเหมาหลัก รวมถึงกลุ่มธุรกิจวัสดุก่อสร้างหลัก เช่น ปูนซีเมนต์ และเหล็ก ย่อมได้รับผลประโยชน์ได้จากโครงการก่อสร้างที่กำลังจะเกิดขึ้นเช่นกัน

ทั้งนี้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางยังเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการขยายตัวของเมืองและสร้างโอกาสทางธุรกิจทั้งในภาคการผลิตและภาคบริการตามแนวเส้นทางที่มรดไฟฟ้าผ่าน โดยการพัฒนาดังกล่าวเป็นหนึ่งในวาระสำคัญของภาครัฐ เพราะนอกจากจะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทาง ใช้พื้นที่ก่อสร้างน้อย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และมีต้นทุนในการขนส่งที่ต่ำแล้ว ยังจะช่วยสร้างความเป็นเมือง (urbanization) ส่งผลให้พื้นที่เหล่านี้มีการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจเพิ่มมากขึ้น ยกตัวอย่างเช่น ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ธุรกิจสังหาริมทรัพย์ ธุรกิจค้าปลีกค้าส่งทั้งประเภทซูเปอร์มาร์เก็ตและไฮเปอร์มาร์เก็ต และธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม อีกทั้งยังนำไปสู่การจ้างงานที่เพิ่มขึ้นทั้งในส่วนการเดินรถและธุรกิจรายรอบแนวรถไฟ โดยแม้ว่าการพัฒนาระบบขนส่งทางรางส่วนใหญ่จะใช้เม็ดเงินลงทุนสูงและได้ผลกำไรจากค่าโดยสารน้อย แต่ทั้งนี้ หากมีการพัฒนาเมืองโดยผสมผสานระหว่างการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และการขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development: TOD) จะทำให้ที่ดินบริเวณที่มีแนวรถไฟตัดผ่านเกิดการพัฒนาและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจในภาพรวมได้สูงยิ่งขึ้น

สำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศนั้น จะช่วยเพิ่มศักยภาพอุตสาหกรรมการบินของประเทศ อีกทั้งยังเป็นปัจจัยส่งเสริมธุรกิจที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ทั้งการขนส่งทางอากาศ การซ่อมบำรุงเครื่องบิน และการท่องเที่ยวที่ได้รับผลประโยชน์ได้ตามมา โดยอีไอซีประเมินว่า จากแผนงานภาครัฐที่มุ่งเน้นการพัฒนาสนามบินหลักทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง และภูเก็ต นอกจากจะช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารแล้ว ยังเป็นปัจจัยสนับสนุนและสร้างโอกาสให้กับธุรกิจที่เกี่ยวข้องอื่นๆ อีกเป็นจำนวนมาก ทั้งธุรกิจรับเหมาก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างที่จะได้รับประโยชน์โดยตรงในช่วงระยะเวลาพัฒนาสนามบินแล้ว ยังมีธุรกิจการบินและซ่อมเครื่องบินที่จะสามารถคว้าโอกาสจากปริมาณ



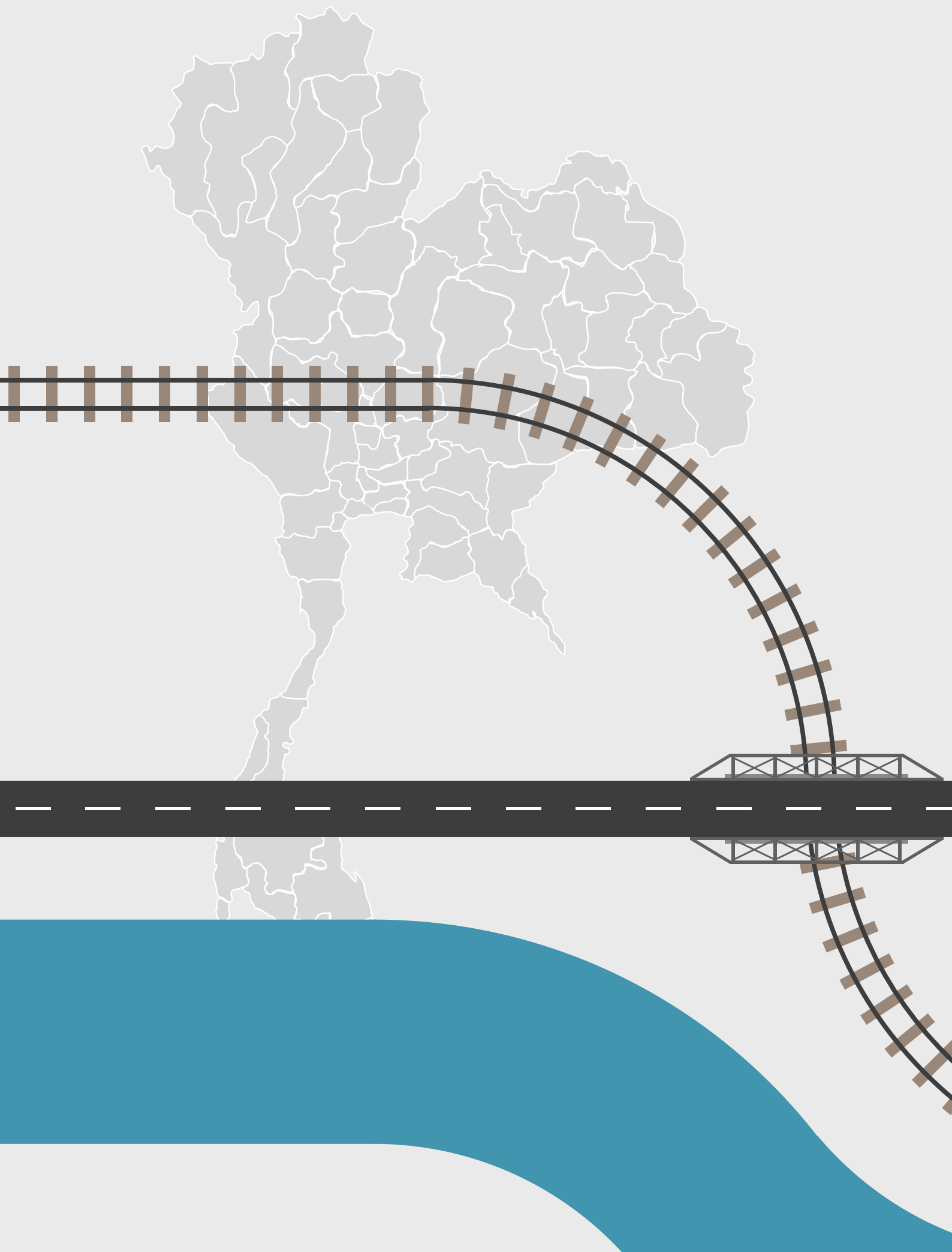


เที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้น รวมถึงธุรกิจท่องเที่ยวและธุรกิจนันทนาการที่จะได้รับประโยชน์จากจำนวนนักท่องเที่ยวที่สูงขึ้น นอกจากนี้ ยังรวมถึงธุรกิจที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เช่น ธุรกิจน้ำมัน เชื้อเพลิงอากาศยาน และธุรกิจอาหารและเครื่องดื่มที่ให้บริการบนเครื่องบิน ซึ่งมีโอกาสได้รับประโยชน์ตามมาหลังการพัฒนาสนามบินแล้วเสร็จ

ในขณะเดียวกัน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำและการเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือและการขนส่งรูปแบบอื่นๆ จะเป็นอีกหนึ่งกุญแจสำคัญในการลดต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบการอย่างมีนัยสำคัญ รวมถึงช่วยเอื้อประโยชน์ต่อธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เช่น ธุรกิจต่อเรือและซ่อมเรือ และธุรกิจคลังสินค้า เป็นต้น โดยแผนงานพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งและศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก จะนำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงทั้งทางด้านการขนส่งและเศรษฐกิจ โดยในด้านหนึ่ง คือความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานจะทำให้การเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือและการขนส่งรูปแบบอื่นๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อันจะส่งผลต่อการลดต้นทุนของผู้ประกอบการอย่างมีนัยสำคัญ และอีกด้านหนึ่ง คือจะช่วยสร้างโอกาสทางธุรกิจสำหรับธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่นๆ ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ เช่น ธุรกิจซ่อมเรือจะได้ประโยชน์จากปริมาณเรือที่จะเข้ามาเทียบท่ามากขึ้น ธุรกิจคลังสินค้าที่จะรองรับจำนวนสินค้านำเข้าส่งออกจากท่าเรือแหลมฉบังที่จะเพิ่มสูงขึ้น และธุรกิจนำเข้า/ส่งออกที่จะได้รับประโยชน์จากต้นทุนในการดำเนินงานที่ลดลงและเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งสินค้า

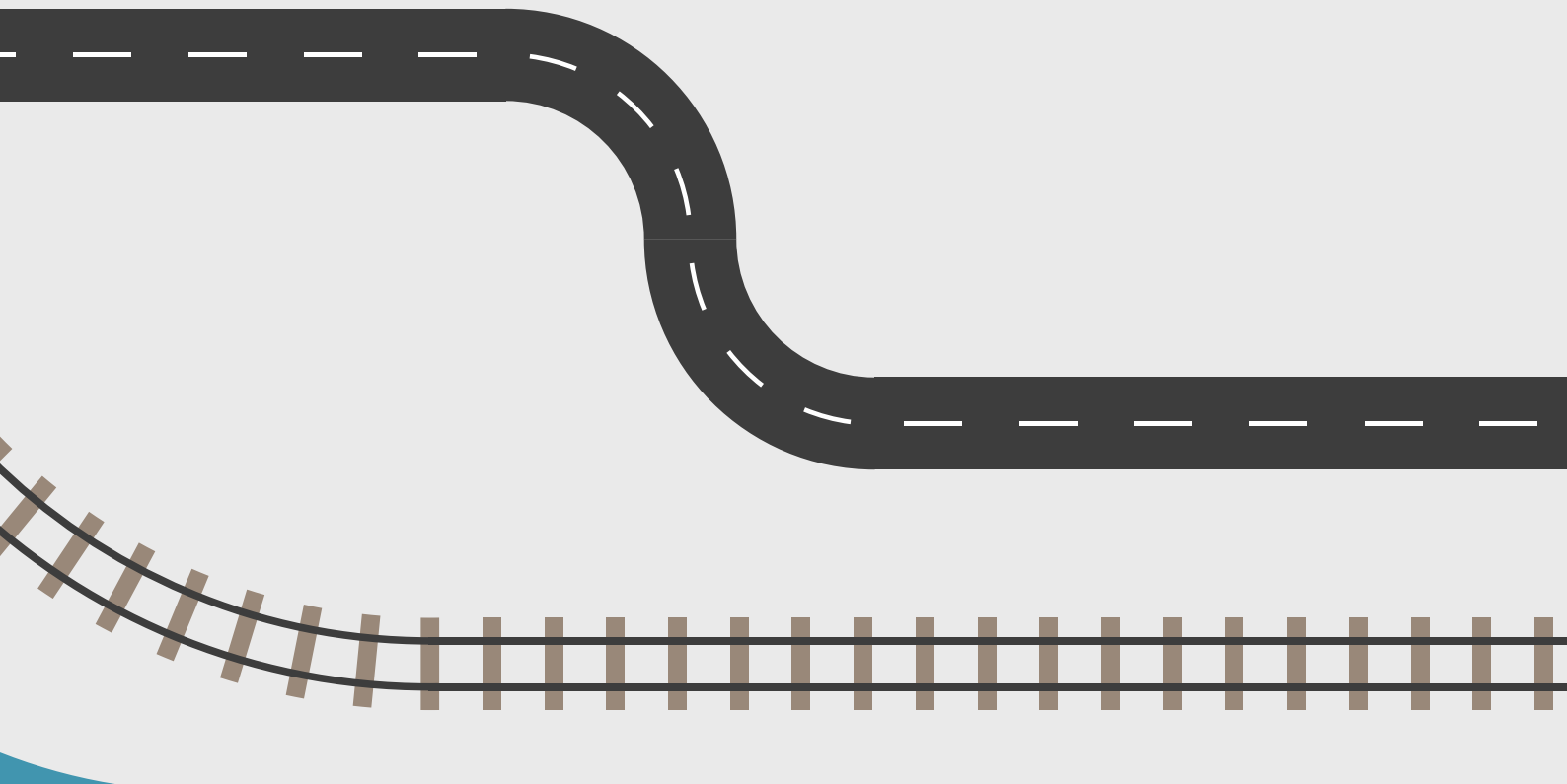
นอกจากโอกาสทางธุรกิจที่ได้กล่าวมาข้างต้น ในระยะยาว โครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเหล่านี้ยังจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเป็นวงกว้าง ทั้งในด้านเศรษฐกิจมหภาค พลังงาน แรงงาน เทคโนโลยี และการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้า การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่จะส่งผลกระทบในระยะยาวต่อเศรษฐกิจและสังคมไทยในวงกว้าง ไม่ว่าจะเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจทั้งจากโครงการลงทุนภาครัฐและโครงการลงทุนภาคเอกชนที่จะเกิดขึ้นตามมา การใช้พลังงานไฟฟ้าสำหรับโครงการรถไฟไฟฟ้าและความต้องการน้ำมันสำเร็จรูปสำหรับอากาศยานและเรือที่จะมีแนวโน้มสูงขึ้นในประเทศ การพัฒนาสู่สังคมเมืองทำให้มีการเคลื่อนย้ายแรงงานจากภาคเกษตรสู่ภาคบริการที่มีรายได้สูงกว่าซึ่งอาจทำให้การขาดแคลนแรงงานในภาคเกษตรรุนแรงยิ่งขึ้น ในขณะเดียวกัน ความสลับซับซ้อนของระบบคมนาคมในประเทศก่อให้เกิดโอกาสการลงทุนในระบบเทคโนโลยีและสารสนเทศเพื่อจัดระเบียบการขนส่งและโลจิสติกส์ให้เชื่อมต่ออย่างราบรื่นมากขึ้น และสุดท้าย ยังสร้างโอกาสให้ไทยก้าวไปเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคได้ในอนาคต

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมจะเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยการสร้างโอกาสทางธุรกิจให้กับภาคเอกชนอีกมากมาย ซึ่งผู้ประกอบการที่อยู่ในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับโครงการเหล่านี้ทั้งทางตรงและทางอ้อมจะต้องเตรียมตัวให้พร้อมกับการปรากฏการณ์ที่กำลังจะเกิดขึ้น โดยอาจเริ่มจากการติดตามความคืบหน้าของโครงการต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ พร้อมทั้งวางแผนกลยุทธ์การดำเนินงานและพัฒนาศักยภาพองค์กรให้เหมาะสมกับการลงทุนโครงการที่มีขนาดใหญ่เพื่อไม่ให้เสียโอกาสทางธุรกิจในการปฏิรูปโครงสร้างคมนาคมครั้งยิ่งใหญ่ครั้งนี้



โครงสร้างพื้นฐาน... ปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ

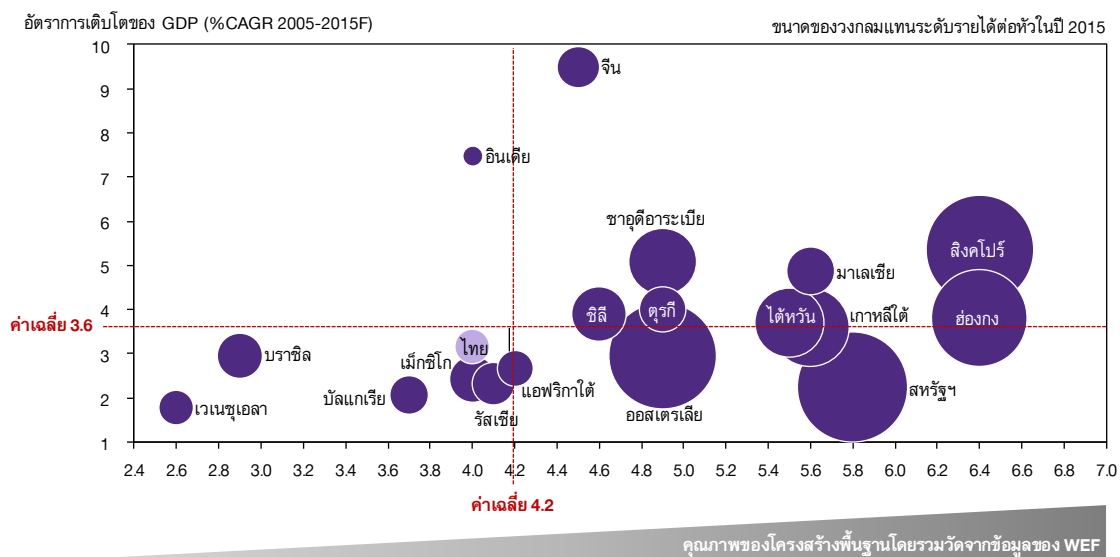
โครงสร้างพื้นฐานถือเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจให้ก้าวไปข้างหน้า ทว่าการลงทุนในด้านดังกล่าวนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคมขนส่งกลับไม่ได้มีสัดส่วนที่สูงมากนักในช่วงเกือบ 2 ทศวรรษที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม เมื่อบริบทของการคมนาคมขนส่งทวีความสำคัญยิ่งขึ้น ภาครัฐจึงหันมาสนใจเร่งพัฒนาการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก น้ำ และอากาศ โดยมีมูลค่าการลงทุนกว่า 2.2 ล้านล้านบาท เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคมขนส่งและความสามารถในการแข่งขันของไทยให้ทัดเทียมนานาประเทศ ในขณะเดียวกันการลงทุนดังกล่าวนี้ย่อมก่อให้เกิดโอกาสทางธุรกิจแก่ภาคเอกชนมากมายที่ไม่อาจมองข้ามได้



การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีประสิทธิภาพถือเป็นปัจจัยสำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ โครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน ไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการเดินทาง เช่น ถนน รถไฟฟ้า โครงสร้างพื้นฐานด้านระบบสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา โครงสร้างพื้นฐานด้านการสื่อสาร เช่น โทรศัพท์ เครือข่ายอินเทอร์เน็ต เป็นต้น สิ่งเหล่านี้นอกจากจะเป็นปัจจัยพื้นฐานในการดำรงชีวิตของมนุษย์แล้ว ยังเป็นสิ่งสำคัญที่สนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศให้ขับเคลื่อนไปข้างหน้าอย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่ากลุ่มประเทศที่มีคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานในระดับสูง เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย ไต้หวัน เกาหลีใต้ และจีน ล้วนแล้วแต่เป็นกลุ่มประเทศที่มีอัตราการเติบโตของ GDP และมีระดับรายได้ต่อหัวที่สูงทั้งสิ้น

1 กลุ่มประเทศที่มีคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานในระดับสูง มักจะมีอัตราการเติบโตของ GDP และระดับรายได้ต่อหัวที่สูง

เปรียบเทียบคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมของประเทศต่ออัตราการเติบโตของ GDP



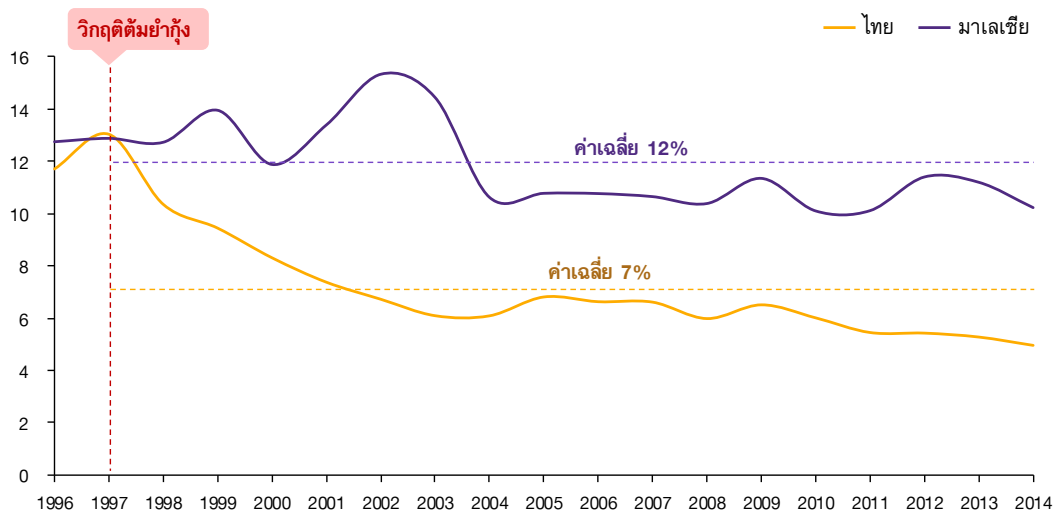
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ World Economic Forum (WEF) และ International Monetary Fund (IMF)

ไทยเป็นประเทศที่มีระดับการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่ไม่มากนักมาเกือบ 20 ปี ส่งผลให้คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมด้อยกว่าประเทศอื่นในภูมิภาคและมีโอกาสสูญเสียศักยภาพการแข่งขันเชิงธุรกิจอีกด้วย นับตั้งแต่ปี 1997 ที่ไทยประสบวิกฤตการณ์การเงินในเอเชียหรือวิกฤติต้มยำกุ้ง ส่งผลให้การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของไทยต้องหยุดชะงักลง โดยสัดส่วนการลงทุนภาครัฐต่อ GDP ลดลงอย่างต่อเนื่องมาเกือบ 20 ปี ด้วยเหตุนี้จึงส่งผลให้โครงสร้างพื้นฐานของไทยมีคุณภาพอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับประเทศอื่นในภูมิภาค ทั้งนี้สะท้อนให้เห็นจากการจัดอันดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมของ World Economic Forum ปี 2015-2016 ซึ่งพบว่าไทยอยู่ในอันดับที่ 71 จากทั้งหมด 140 ประเทศ ในขณะที่ประเทศเพื่อนบ้านอย่างสิงคโปร์ และมาเลเซีย อยู่ในอันดับที่ 4 และ 16 ตามลำดับ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางถือเป็นด้านที่ไทยเสียเปรียบอย่างเห็นได้ชัด เนื่องจากถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 78 ซึ่งต่ำกว่าประเทศเพื่อนบ้านอย่างสิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย และเวียดนาม ที่อยู่ในอันดับที่ 8, 13, 43 และ 48 ตามลำดับ ด้วยปัจจัยด้านคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว นอกจากจะส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของประเทศแล้ว ยังจะส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุนต่างชาติที่อาจจะหันไปลงทุนในประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคที่มีโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภคต่างๆ ที่เพียบพร้อมกว่า ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ไทยจะต้องพัฒนาคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานให้ทัดเทียมนานาชาติ เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศและเพิ่มศักยภาพการแข่งขันในเวทีสากล

2 ไทยมีแนวโน้มสัดส่วนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในช่วง 17 ปีที่ผ่านมา ภายหลังวิกฤติต้มยำกุ้ง สัดส่วนการลงทุนภาครัฐต่อ GDP มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 7% ต่างจากมาเลเซียที่มีสัดส่วนการลงทุนภาครัฐต่อ GDP ที่สูงกว่า โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 12%

การลงทุนภาครัฐต่อ GDP

หน่วย: %



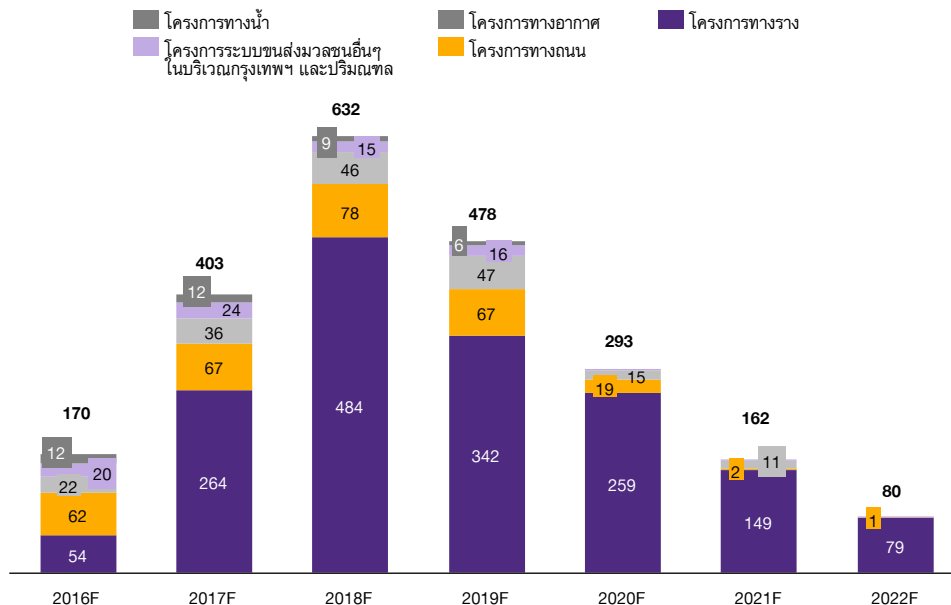
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ CEIC

ทั้งนี้ โครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมถือเป็นโครงการหมวดแรกที่ภาครัฐต้องการผลักดันให้เกิดขึ้นเพราะนอกจากจะทำให้การใช้พลังงานในภาคการขนส่งลดลงแล้วยังก่อให้เกิดธุรกิจอื่นๆ ตามมาอีกมากมาย ปัจจุบัน การใช้พลังงานในภาคการขนส่งมีสัดส่วนสูงถึง 40% ของการใช้พลังงานทั้งหมดซึ่งถือเป็นสัดส่วนที่สูงมากอันเป็นผลจากการพึ่งพาการคมนาคมและการขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดยขาดการกระจายสู่รูปแบบอื่นที่ใช้พลังงานน้อยกว่า เช่น ระบบราง และระบบน้ำ เป็นต้น อีกทั้ง เมื่อพิจารณาถึงการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนยิ่งทำให้ภาครัฐได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและหยิบยกขึ้นมาดำเนินการเป็นลำดับแรก โดยมีการบูรณาการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมต่างๆ เข้าด้วยกัน ทั้งทางบก (ถนนและราง) อากาศ (สนามบิน) และน้ำ (ท่าเรือ) นอกจากนี้แล้ว ผลของการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมยังเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดโอกาสทางธุรกิจต่างๆ ตามมาอีกด้วย เช่น ธุรกิจลอจิสติกส์ ธุรกิจค้าส่งค้าปลีก และธุรกิจท่องเที่ยวและนันทนาการ เป็นต้น

3 แผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมมีมูลค่ารวมทั้งหมดประมาณ 2.2 ล้านล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนทางถนนและราง มูลค่ารวมกันประมาณ 1.9 ล้านล้านบาท นอกจากนั้นเป็นการลงทุนการขนส่งอากาศและการขนส่งทางน้ำ 0.3 ล้านล้านบาท ซึ่งคาดว่า ระหว่างปี 2017-2019 จะเป็นช่วงที่มีการลงทุนสูงที่สุดกว่าปีละ 4-6 แสนล้านบาท

คาดการณ์ปริมาณเงินลงทุนในโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของภาครัฐระหว่างปี 2016-2022

หน่วย: พันล้านบาท



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

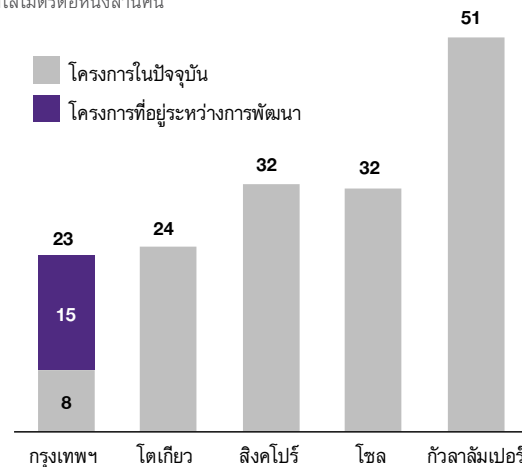
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมจะเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญของไทยซึ่งทำให้ประสิทธิภาพการขนส่งและคมนาคมทัดเทียมกับนานาประเทศ หากโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมเหล่านี้แล้วเสร็จ อีไอซีประเมินว่า จะเป็นการยกระดับการขนส่งและคมนาคมของประเทศให้ทัดเทียมกับนานาประเทศได้อย่างก้าวกระโดด ยกตัวอย่างเช่น ระยะเวลาทางรถไฟในกรุงเทพฯ และปริมณฑลต่อจำนวนประชากรจะมีค่าใกล้เคียงกับโตเกียว ซึ่งเป็นเมืองที่เดินทางสะดวกสบายที่สุดแห่งหนึ่งของโลก และความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของสนามบินในไทยจะสูงกว่าสิงคโปร์ซึ่งปัจจุบันเป็นศูนย์กลางการขนส่งนานาชาติ เป็นต้น นอกจากนี้ ยังทำให้สัดส่วนต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ต่อ GDP (Logistics cost per GDP) ลดลงจาก 14.2% มาอยู่ที่ 12.2% ซึ่งอยู่ในระดับใกล้เคียงกับค่าเฉลี่ยของกลุ่มประเทศยุโรปอีกด้วย

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกับการเติบโตในด้านเศรษฐกิจของประเทศนั้นถือว่าเป็นสิ่งที่ต้องดำเนินไปควบคู่กัน โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมซึ่งจะก่อให้เกิดปรากฏการณ์ต่อเนื่องทั้งทางเศรษฐกิจและสังคมตามมามากมาย โดยภาคเอกชนและผู้บริโภคที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการเหล่านี้ควรเตรียมตัวให้พร้อมกับการเปลี่ยนแปลงของมิติใหม่ทางด้านคมนาคมและขนส่งที่กำลังจะมาถึงในอนาคต

4 หากมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นในอนาคต จะทำให้สัดส่วนระยะทางรถไฟฟ้าในเขตเมืองหลวงต่อประชากรในกรุงเทพฯ มีค่าใกล้เคียงกับโตเกียว

สัดส่วนระยะทางรถไฟฟ้าในเขตเมืองหลวงต่อประชากรในเมืองหลวง

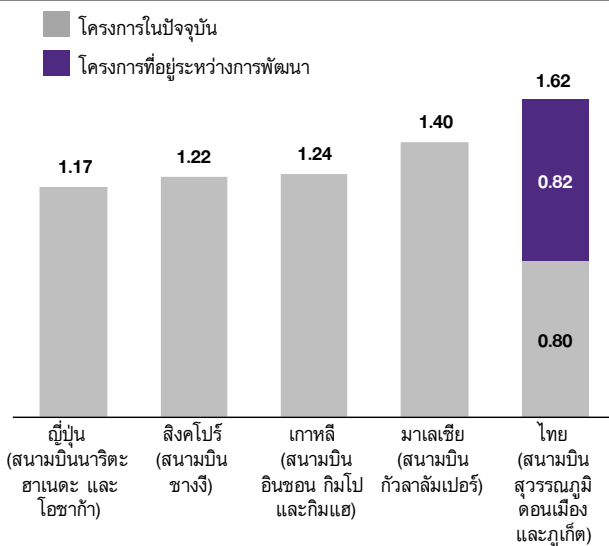
หน่วย: กิโลเมตรต่อหนึ่งล้านคน



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ World Bank

5 การพัฒนาศูนย์การบินสุวรรณภูมิ ดอนเมืองและภูเก็ต จะทำให้ไทยมีศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารสูงขึ้นในระดับที่ใกล้เคียงกับนานาประเทศ

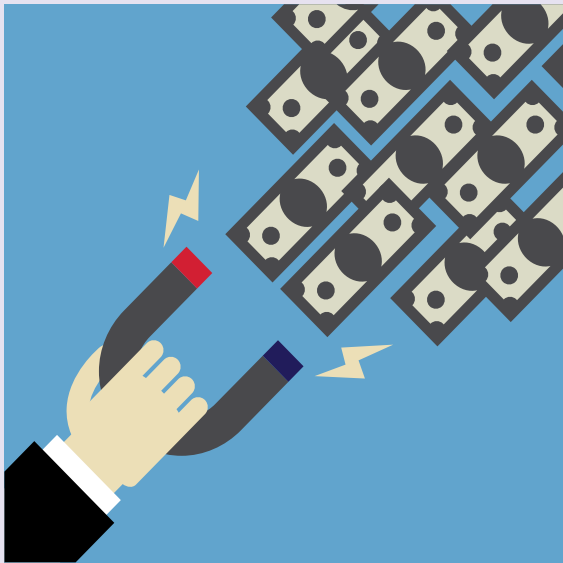
อัตราส่วนความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของสนามบินระหว่างประเทศต่อจำนวนผู้โดยสารในปัจจุบัน



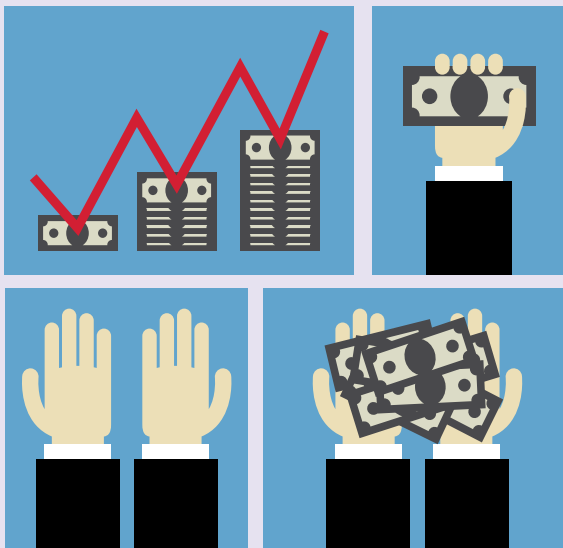
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของสนามบิน

BOX: บทบาทของภาคเอกชนกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานผ่าน Public-Private Partnership (PPP)

การร่วมลงทุนจากภาคเอกชนถือว่าเป็นส่วนที่มีความสำคัญมากเพราะนอกจากจะช่วยลดภาระงบประมาณเงินลงทุนของภาครัฐแล้ว ยังเป็นการดึงเอาความสามารถและความชำนาญของภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการโครงการของรัฐให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นอีกด้วย รัฐบาลสามารถจัดสรรแหล่งที่มาของเงินลงทุนการก่อสร้างและดำเนินการโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ จาก 3 ส่วนได้แก่ 1) งบประมาณประจำปี 2) เงินลงทุนจากการระดมทุนผ่านพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 (พ.ร.บ. หนี้สาธารณะ) และ 3) เงินลงทุนจากการร่วมลงทุนผ่านพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 (พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2556)



หรือ Public-Private Partnership (PPP) โดยเงินลงทุนจาก PPP นั้นจะช่วยให้ภาครัฐลดการก่อหนี้สาธารณะไม่ให้สูงจนเกินไปซึ่งต่างจากเงินลงทุนจากงบประมาณประจำปีหรือ พ.ร.บ. หนี้สาธารณะ ทั้งนี้ ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการโครงสร้างพื้นฐานภายใต้กรอบ PPP นั้น มักเป็นการร่วมทุนระหว่างเอกชนกับรัฐวิสาหกิจ เช่น การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในกิจการพัฒนาขนส่งมวลชนทางราง บริษัท กสท.โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) ในกิจการโทรคมนาคม และการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ในกิจการพัฒนาท่าเรือ เป็นต้น



ภาครัฐได้มีการกำหนดแผนยุทธศาสตร์รวมถึงการออกประกาศแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนไว้เรียบร้อยแล้ว ซึ่งจะช่วยให้ภาคเอกชนคลายความวิตกกังวลด้านกระบวนการในการเข้าร่วมทุนกับภาครัฐ ประเด็นด้านกระบวนการพิจารณาโครงการกฎระเบียบของทางราชการ และกฎหมาย ยังถือว่าเป็นประเด็นสำคัญที่ภาคเอกชนยังติดตามเพื่อรอความชัดเจน ซึ่งปัจจุบัน สำนักคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ผู้เสนอแนะนโยบายกำกับดูแลและพัฒนาวิสาหกิจ ได้มีการสร้างความมั่นใจต่อภาคเอกชนโดยการกำหนดรายการโครงการในกิจการภายใต้แผนยุทธศาสตร์ให้เอกชนร่วมลงทุน 65 โครงการ มูลค่าลงทุนทั้งหมดประมาณ 1.4 ล้านล้านบาท ซึ่งกว่า 60% เป็น

โครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางราง ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล 8 โครงการ มูลค่าประมาณ 6 แสนล้านบาท และโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-ระยองและ กรุงเทพฯ-หัวหิน มูลค่าประมาณ 2.5 แสนล้านบาท นอกจากนี้ ยังมีโครงการประเภทอื่นๆ เช่น โครงการพัฒนาท่าเรือขนส่งสินค้า โครงการพัฒนากอนที่มีการเก็บค่าผ่านทาง (มอเตอร์เวย์) และโครงการพัฒนาโครงข่ายโทรคมนาคม เป็นต้น อีกทั้ง สคร. ยังเปิดโอกาสให้หน่วยงานรัฐและรัฐวิสาหกิจสามารถยื่นเสนอโครงการอื่นๆ ที่อยู่นอกแผนยุทธศาสตร์เพื่อรับการพิจารณาการร่วมลงทุนได้อีกด้วย โดย สคร. ได้ออกประกาศที่เกี่ยวข้องกับการร่วมลงทุนเพื่อสร้างความกระจ่างในระเบียบปฏิบัติ ไม่ว่าจะเป็นหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณมูลค่าโครงการ การลงทุน หรือการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ซึ่งจะช่วยย่นระยะเวลาในการพิจารณาและการเปลี่ยนแปลงโครงการให้สั้นลง

การกำหนดรูปแบบการร่วมลงทุนและรูปแบบการจัดสรรรายได้ที่น่าดึงดูดใจจะเป็นอีกปัจจัยสำคัญที่จะทำให้การร่วมทุนภายใต้กรอบ PPP ประสบความสำเร็จ ที่ผ่านมา รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในโครงการโครงสร้างพื้นฐานส่วนใหญ่อยู่ใน 4 รูปแบบ ดังนี้ 1) การให้เอกชนก่อสร้าง โอนทรัพย์สิน และบริหารจัดการ (Build-Transfer-Operate: BTO) 2) การให้เอกชนก่อสร้าง บริหารจัดการ และโอนทรัพย์สิน (Build- Operate-Transfer: BOT) 3) การให้เอกชนก่อสร้าง เป็นเจ้าของ และบริหารจัดการ (Build-Own-Operate: BOO) และ 4) รัฐทำสัญญาบริหารจัดการ (Operation and Maintenance (O&M) contract) กับเอกชน ซึ่งแบบที่ 1-3 จะแตกต่างกันในแง่ระยะเวลาการโอนสิทธิความเป็นเจ้าของในโครงสร้างพื้นฐานอย่างเห็นได้ชัด ส่วนแบบที่ 4 นั้น ส่วนใหญ่เอกชนจะไม่ได้ลงทุนในส่วนโครงสร้างพื้นฐาน แต่จะรับผิดชอบในการให้บริการและสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม ในการร่วมลงทุนทั้ง 4 รูปแบบ ส่วนใหญ่เอกชนจะเป็นผู้ให้บริการและจัดเก็บรายได้ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ รวมทั้งเป็นผู้กำหนดรูปแบบและมาตรฐานการให้บริการภายใต้กรอบใหญ่ที่รัฐกำหนด



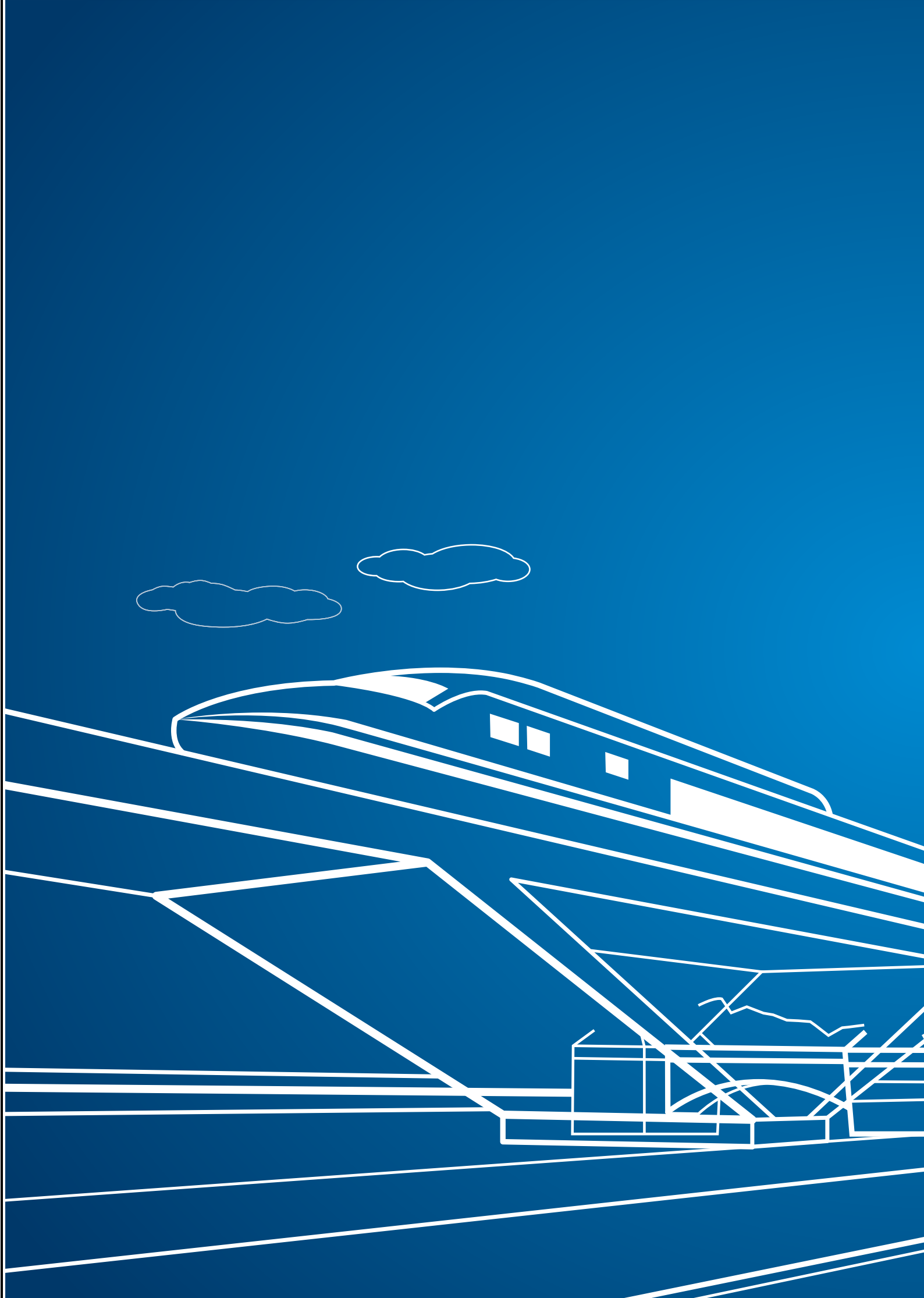
ส่วนในด้านการจัดสรรรายได้นั้น มีอยู่ 3 รูปแบบหลัก ได้แก่ 1) ผู้รับสัมปทานเป็นผู้จัดเก็บรายได้ โดยผู้รับสัมปทานอาจเสนอส่วนแบ่งรายได้ให้แก่ภาครัฐตามที่ใดตกลงกัน (เรียกว่า รูปแบบ net cost) 2) ภาครัฐเป็นผู้จัดเก็บรายได้ โดยจัดสรรผลตอบแทนให้แก่เอกชนแบบกำหนดราคา (fixed payment) โดยผลตอบแทนที่เอกชนได้รับจะไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับรายได้จากการดำเนินงาน (เรียกว่า รูปแบบ gross cost) และ 3) ภาครัฐเป็นผู้จัดเก็บรายได้ โดยจัดสรรผลตอบแทนให้แก่เอกชนตามที่ตกลงกันไว้ (fixed payment) และเอกชนจะได้รับผลตอบแทนอีกส่วนหนึ่งตามผลประกอบการ เช่น จำนวนผู้โดยสาร (เรียกว่า รูปแบบ modified gross cost) โดยสำหรับโครงการโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต อีโอซีมองว่าจะอยู่ในรูปแบบ net cost มากขึ้นเนื่องจากการลดภาระทางการเงินของภาครัฐและเป็นการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการได้อย่างเต็มที่

การที่ภาครัฐส่งเสริมและสนับสนุนให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน นอกจากจะเปิดโอกาสให้เอกชนสร้างรายได้เพิ่มขึ้นแล้ว ยังเป็นการเพิ่มพูนทักษะและขีดความสามารถในการบริหารโครงการขนาดใหญ่ของภาคเอกชนอีกด้วย ยกตัวอย่างเช่น โครงการพัฒนาระบบขนส่งทางรางบริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งภาครัฐได้วางกรอบให้เอกชนลงทุนในส่วนตัวรถไฟ ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบไฟฟ้าและเครื่องกลต่างๆ รวมถึงการเดินรถและบำรุงรักษาขบวนรถไฟ ซึ่งการลงทุนในส่วนดังกล่าว มีมูลค่าประมาณ 30-40% ของมูลค่าโครงการทั้งหมด โดยเอกชนผู้รับสัมปทานจะได้รับรายได้จากค่าโดยสาร การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ และสื่อโฆษณาทั้งในบริเวณสถานีและขบวนรถไฟตามเงื่อนไขและระยะเวลาที่ตกลงกับภาครัฐ นอกจากรายได้แล้ว ภาคเอกชนยังมีโอกาสได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูงจากบริษัทต่างชาติผู้ผลิตรถไฟและอุปกรณ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ในด้านการติดตั้งการซ่อมบำรุง และการแก้ปัญหาทางเทคนิคเฉพาะด้าน ซึ่งจะช่วยให้ไทยลดการพึ่งพาต่างชาติในระยะยาว



อย่างไรก็ดี โดยส่วนใหญ่แล้ว โอกาสของเอกชนในการร่วมลงทุนจะอยู่ในฐานะผู้ดำเนินโครงการ ซึ่งจะต้องมีการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร เครื่องจักรอุปกรณ์ และการเงินที่เหมาะสม ในโครงการส่วนใหญ่ที่ภาครัฐส่งเสริมให้เอกชนร่วมลงทุน เอกชนจะเข้ามามีบทบาทหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จหรือประมาณ 3-7 ปีหลังเริ่มก่อสร้างโครงการในฐานะผู้ดำเนินโครงการต่างๆ เช่น ผู้ทำการเดินรถไฟ หรือผู้เก็บค่าบริการค่าผ่านทาง โดยเอกชนที่มีความสนใจในกิจการที่รัฐเปิดโอกาสให้ร่วมลงทุน นอกจากการติดตามข่าวสารด้านการประมูลโครงการจากภาครัฐอย่างสม่ำเสมอแล้ว ยังต้องวางแผนเตรียมความพร้อมทั้งทางด้านบุคลากรและเครื่องจักรอุปกรณ์ให้เหมาะสมกับลักษณะของโครงการและเพียงพอกับความต้องการในอนาคต นอกจากนี้แล้ว ยังต้องจัดหาแหล่งเงินทุนเพื่อสนับสนุนการดำเนินการทั้งในระยะก่อนและหลังการดำเนินโครงการอีกด้วย





2

จากถนนสู่ราง... มิติใหม่ในการคมนาคมขนส่งไทย

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง ถือได้ว่าเป็นโครงการที่มีความสำคัญลำดับแรกของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมด เพราะนอกจากจะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางและลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าแล้ว ยังสร้างผลบวกโดยตรงต่อกลุ่มธุรกิจก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างจากเม็ดเงินลงทุนก่อสร้างและระบบรถไฟ รวมถึงส่งผลบวกทางอ้อม ในการดึงดูดธุรกิจอื่นๆ เช่น ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ธุรกิจค้าส่งค้าปลีก และธุรกิจท่องเที่ยวและนันทนาการ ซึ่งด้วยผลกระทบเชิงบวกทั้งในระยะสั้นและระยะยาวต่อธุรกิจที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ จะเป็นรากฐานสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยให้ก้าวต่อไปในอนาคต



การพัฒนาการขนส่งทางรางถือได้ว่าเป็นหัวใจหลักของโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่กำลังจะเกิดขึ้นสะท้อนจากปริมาณเงินลงทุนที่มีมูลค่ากว่า 70% ของโครงการโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมด โครงสร้างพื้นฐานทางรางของไทยนั้นถือกำเนิดมากว่า 100 ปีแล้ว โดยรถไฟถือเป็นรูปแบบสำคัญในการขนส่ง หากแต่จำกัดอยู่เพียงการเดินทางระหว่างจังหวัดเท่านั้น ซึ่งความจริงแล้วรถไฟเป็นยานพาหนะที่มีศักยภาพสูงในการรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าทั้งภายในเมืองและระหว่างเมืองอันเนื่องมาจาก 3 ปัจจัย ได้แก่

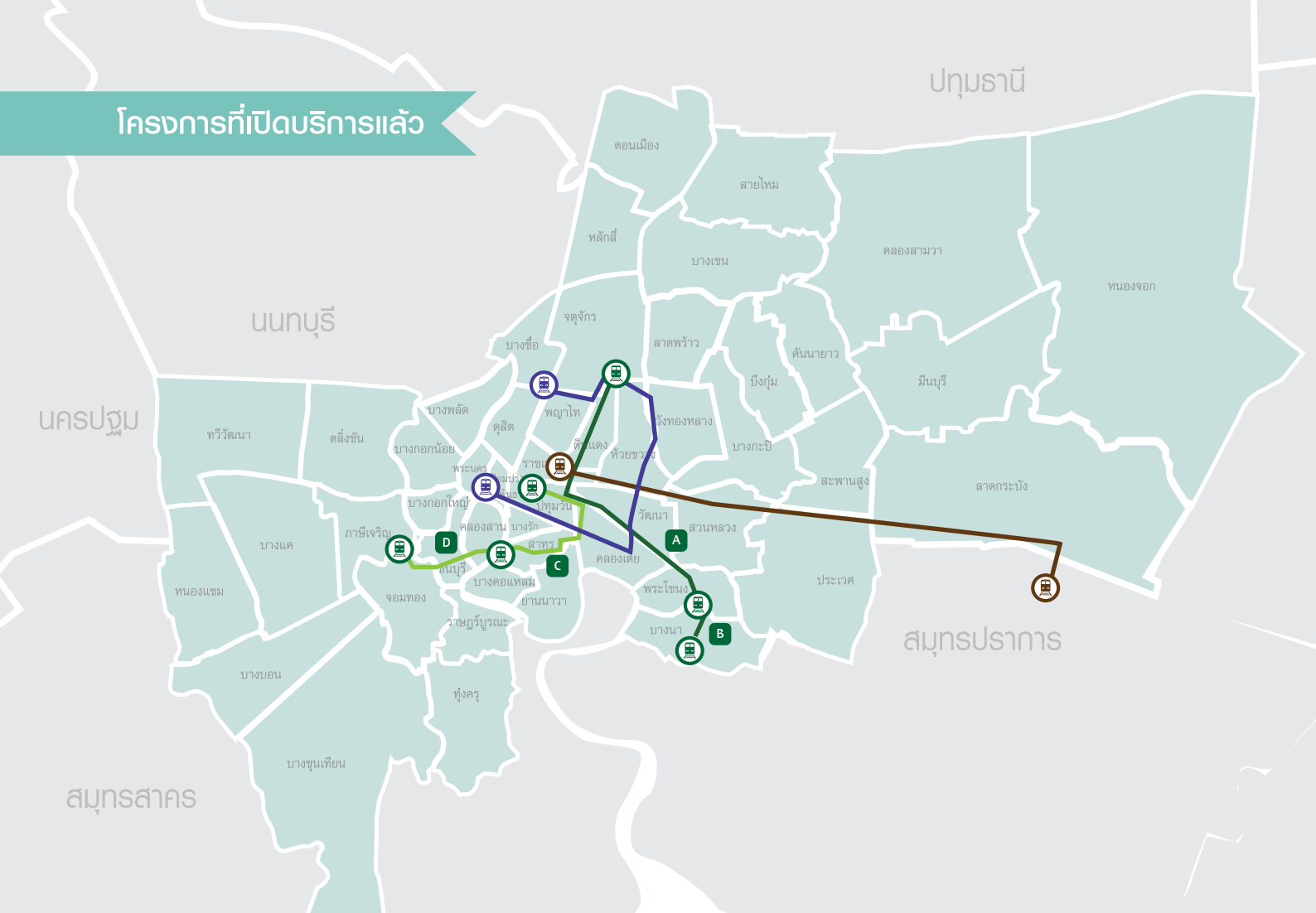
1) การขนส่งระบบรางใช้พื้นที่ในการก่อสร้างน้อยกว่าทางถนนแต่มีความสามารถในการขนส่งที่มากกว่า ในกรณีของการขนส่งภายในเมือง รถไฟฟ้ามีความกว้างของทางวิ่ง (viaduct) ประมาณ 1 ใน 4 ของถนนทั่วไปแต่สามารถให้บริการผู้โดยสารได้มากกว่าการขนส่งทางถนนถึง 2-3 เท่า ส่งผลให้ภาวะการจราจรติดขัดลดลง ในด้านการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัด การก่อสร้างทางรถไฟคู่ขนานกับเส้นทางเดิม (รถไฟรางคู่) ในอนาคตจะสามารถขนส่งสินค้าได้ในปริมาณเทียบเท่าการขนส่งบนถนน 6 เลน

2) การขนส่งมวลชนระบบรางปล่อยปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น จากข้อมูลของ Hitachi รายงานว่าปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ที่ปลดปล่อยจากการเดินทางด้วยรถไฟฟ้ายูที่ 30-70 กรัม/ผู้โดยสาร/กิโลเมตร ขณะที่ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปลดปล่อยโดยการเดินทางด้วยรถยนต์และเครื่องบินอยู่ที่ 150 และ 170 กรัม/ผู้โดยสาร/กิโลเมตร ตามลำดับ ทั้งนี้ การลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์นอกจากจะเป็นการลดมลพิษต่อผู้โดยสารแล้ว ยังเป็นการลดก๊าซเรือนกระจกซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดภาวะโลกร้อนอีกด้วย

3) ต้นทุนการขนส่งทางรางถูกกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ประเมินว่าการใช้การขนส่งสินค้าทางรางมีต้นทุนที่ต่ำกว่าการขนส่งทางรถบรรทุกถึงกว่าครึ่ง โดยการขนส่งทางรางมีต้นทุนอยู่ที่ 0.9 บาท/ตัน/กิโลเมตร ขณะที่การขนส่งทางรถบรรทุกซึ่งเป็นรูปแบบหลักในการขนส่งของไทยมีต้นทุนอยู่ที่ 2.12 บาท/ตัน/กิโลเมตร ถึงแม้ว่าการขนส่งทางรางนั้นจะยังไม่ใช้รูปแบบการขนส่งจากต้นทางไปสู่ผู้รับปลายทาง (door-to-door) เพราะจำเป็นต้องพึ่งพารถบรรทุกอยู่ แต่ผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ก็สามารถบริหารจัดการให้การขนส่งทั้ง 2 ระบบ สอดประสานกันเพื่อลดต้นทุนรวมทั้งหมดได้

ด้วยศักยภาพของการเดินทางและการขนส่งดังกล่าว ปัจจุบันภาครัฐจึงให้ความสำคัญกับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมทางรางค่อนข้างมาก เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวจะก่อให้เกิดโอกาสทางธุรกิจไม่ว่าจะเป็นทางตรงและทางอ้อมกับหลายภาคส่วน โดยอีโอซีแบ่งการวิเคราะห์ถึงโอกาสทางธุรกิจจาก 2 โครงการหลักได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล และโครงการรถไฟระหว่างเมือง

โครงการที่เปิดบริการแล้ว



สายสีเขียว

	ปีที่เริ่มดำเนินการ	จำนวนสถานี	ระยะทาง (ก.ม.)	เจ้าของโครงการ	ผู้ดำเนินการโครงการ	รูปแบบการร่วมลงทุน/การจัดสรรผลประโยชน์	ปริมาณผู้โดยสาร (เที่ยวต่อวัน)
A. เส้นทางสุขุมวิท (หมอชิต-อ่อนนุช)	1999	17	16.5	กทม.	BTSC	BTO ¹ (civil work), BOT ² (M&E)/Net cost ³	ประมาณ 650,000
B. ส่วนต่อขยายเส้นทางสุขุมวิท (อ่อนนุช-บางนา)	2011	5	5.3	กทม.	BTSC	O&M contract ⁴	
C. เส้นทางสีลม (สนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน)	1999	7	7	กทม.	BTSC	BTO/Net cost	
D. ส่วนต่อขยายเส้นทางสีลม (สะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) (วงเวียนใหญ่-บางหว้า)	2009 และ 2013	6	7.5	กทม.	BTSC	O&M contract	



สายสีน้ำเงิน

เส้นทางบางซื่อ-หัวลำโพง	2004	20	18	สวท.	BMCL	BOT/Net cost	ประมาณ 250,000
-------------------------	------	----	----	------	------	--------------	----------------



สายแอร์พอร์ตเรลลิงก์

เส้นทางสนามบินสุวรรณภูมิ-พญาไท	2010	8	28.5	สวท.	SRTET	ไม่มีการร่วมลงทุน	ประมาณ 60,000
--------------------------------	------	---	------	------	-------	-------------------	---------------

¹ Built-Transfer-Operate (BTO) เอกชนผู้รับสัมปทานรับผิดชอบในการก่อสร้างโครงการและโอนกรรมสิทธิ์ให้รัฐเมื่อโครงการแล้วเสร็จ จากนั้นเอกชนเป็นผู้ดำเนินการโครงการ

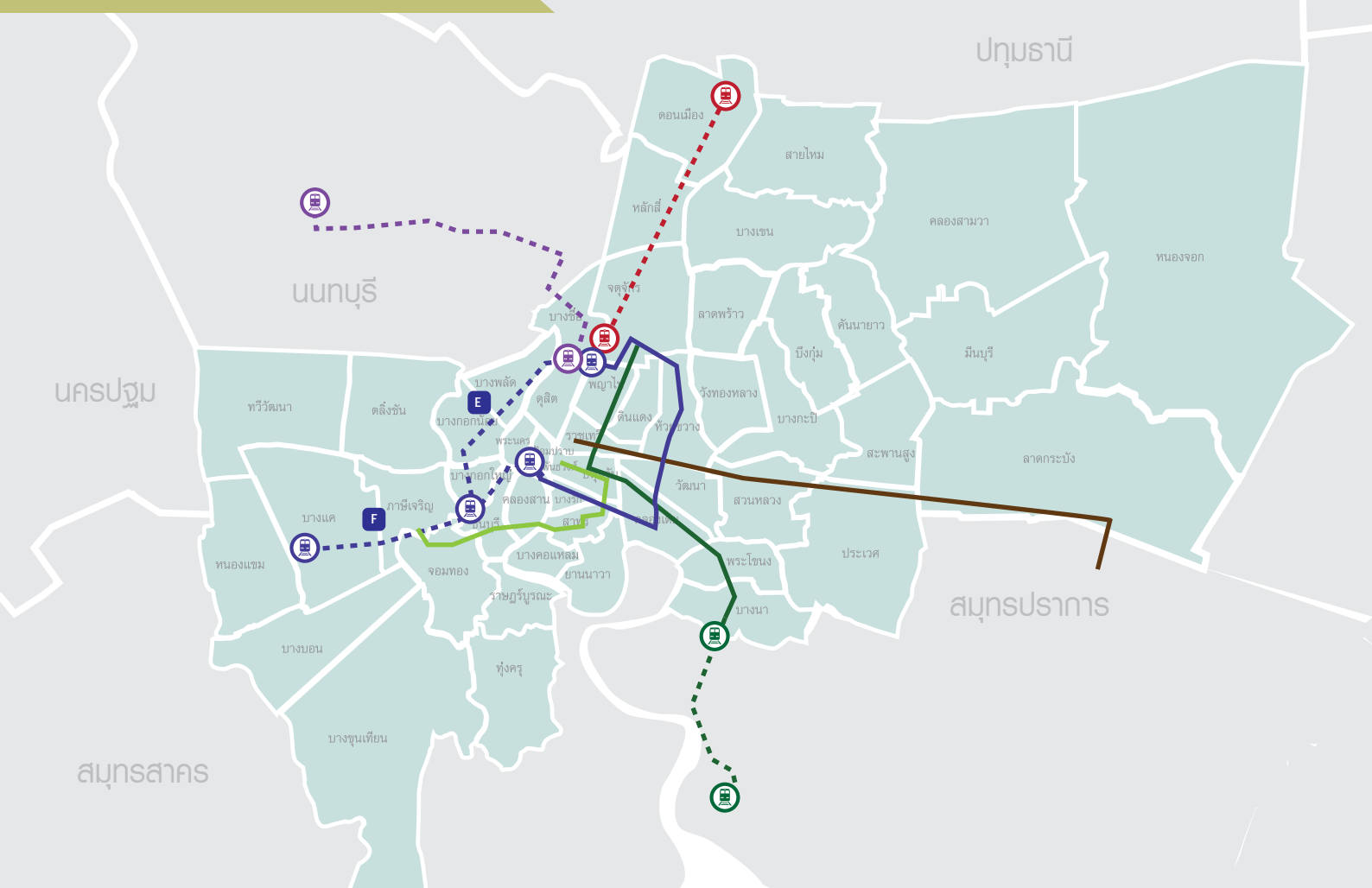
² Built-Operate-Transfer (BOT) เอกชนผู้รับสัมปทานรับผิดชอบในการก่อสร้างและดำเนินการโครงการในช่วงระยะหนึ่งตามอายุสัมปทาน จากนั้นจึงโอนกรรมสิทธิ์คืนแก่รัฐ

³ Net cost การที่เอกชนผู้รับสัมปทานเป็นผู้จัดเก็บรายได้ค่าบริการโดยมีการตกลงแบ่งรายได้กับรัฐตามที่ตกลงในเงื่อนไขสัญญา

⁴ Operation and Maintenance (O&M) contract การที่รัฐว่าจ้างเอกชนเดินรถและซ่อมบำรุงระบบทั้งหมด

ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

โครงการอยู่ระหว่างดำเนินการ



สายสีม่วง

เส้นทางเตาปูน-บางใหญ่	60,000	2016	16	23	สวท.	BMCL	O&M /Gross cost ⁵
-----------------------	--------	------	----	----	------	------	------------------------------



สายสีน้ำเงิน

E. ส่วนต่อขยายเส้นทาง บางซื่อ-ท่าพระ	82,500	2019	8	11.1	สวท.	N/A	N/A
F. ส่วนต่อขยายเส้นทาง เส้นทางหัวลำโพง-บางแค			11	15.9		N/A	N/A



สายสีแดง

เส้นทางบางซื่อ-รังสิต	77,000	2019	8	26.3	สวท.	N/A	N/A
-----------------------	--------	------	---	------	------	-----	-----

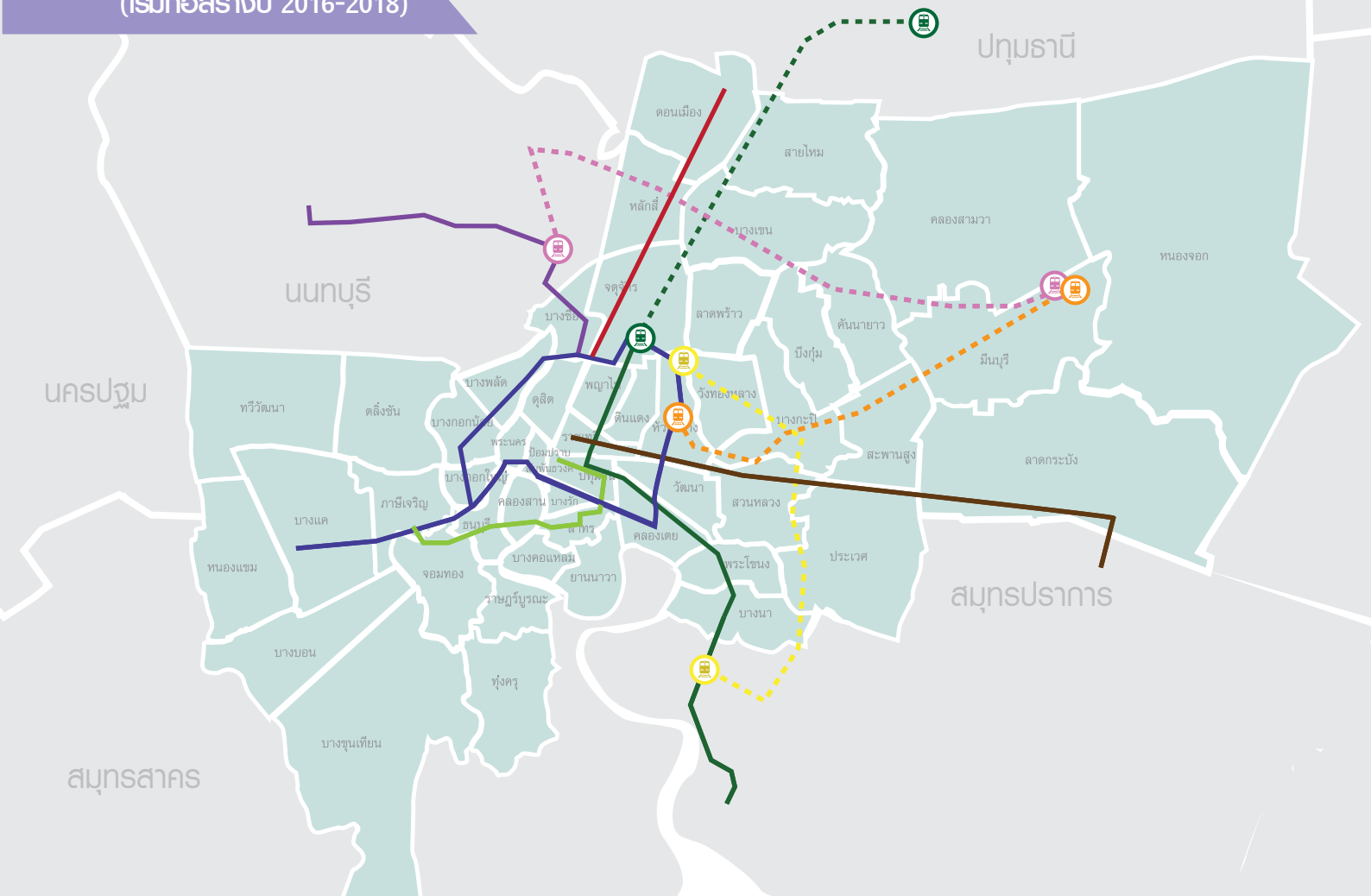


สายสีเขียว

ส่วนต่อขยายทางทิศใต้เส้นทาง จากสถานีแบริ่ง-สมุทรปราการ	24,500	2020	9	13	สวท.	N/A	N/A
---	--------	------	---	----	------	-----	-----

⁵ Gross cost รัฐเป็นผู้เก็บค่าโดยสารเองทั้งหมด ส่วนเอกชนได้รับค่าจ้างจากการบริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ สนข.

โครงการในระยะกลาง
(เริ่มก่อสร้างปี 2016-2018)



สายสีเขียว

มูลค่าการลงทุน
(ล้านบาท)

ปีทีคาดว่าจะเริ่ม
ดำเนินการก่อสร้าง

ปีทีคาดว่าจะ
เริ่มเปิดบริการ

จำนวนสถานี

ระยะทาง (ก.ม.)

เจ้าของโครงการ

ส่วนต่อขยายเส้นทาง
หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต

59,000

2016

2020

16

18.5

สพว.*



สายสีส้ม

เส้นทางศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี

110,000

2016

2021

16

21.2

สพว.



สายสีชมพู

เส้นทางแคราย-มีนบุรี

57,000

2016

2021

30

34.5

สพว.



สายสีเหลือง

เส้นทางลาดพร้าว-สำโรง

56,000

2016

2021

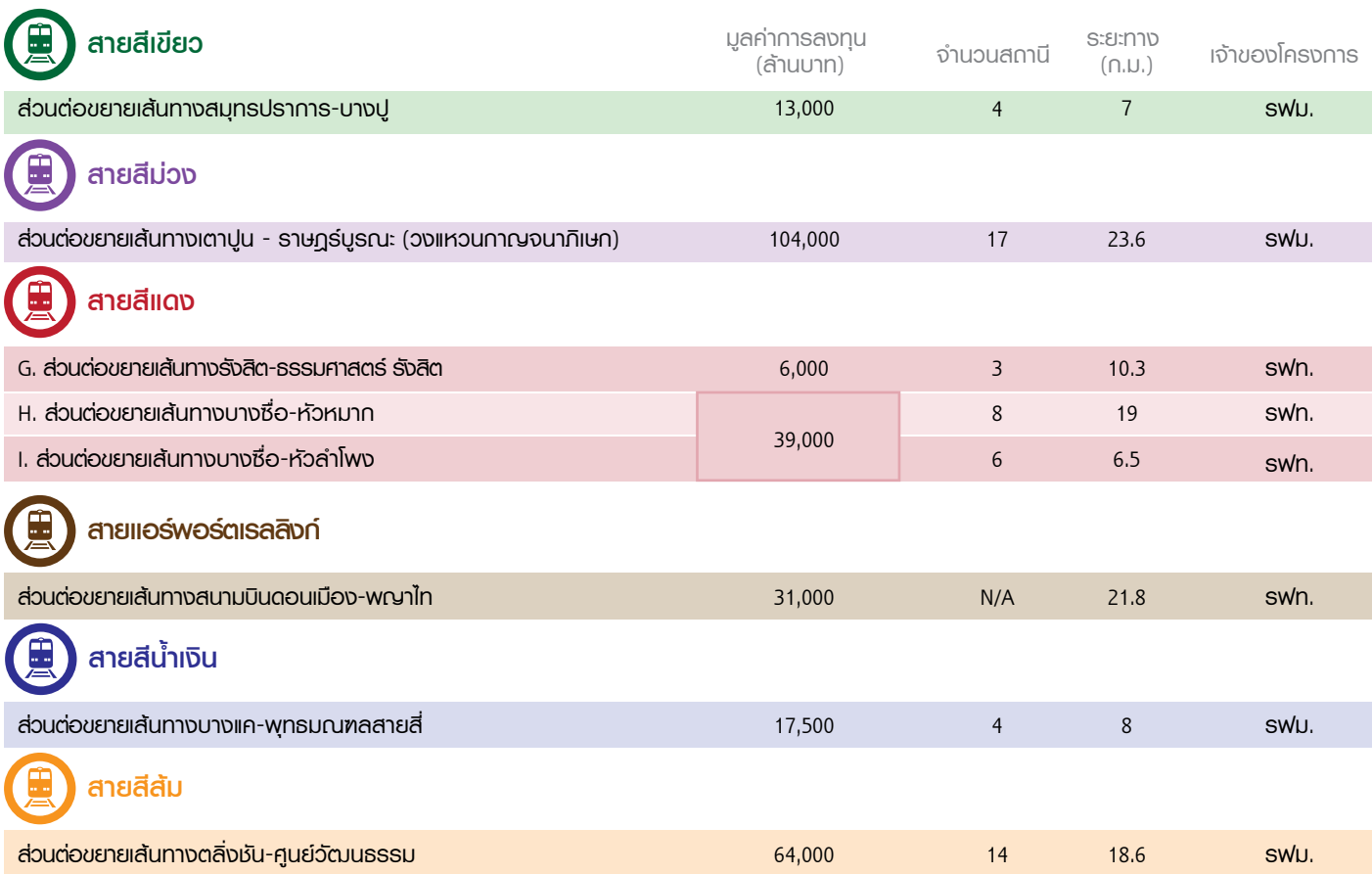
23

30.4

สพว.

* อยู่ระหว่างการพิจารณาโอนโครงสร้างพื้นฐานให้กรุงเทพมหานคร
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ สนช.

โครงการในระยะยาว
(เริ่มก่อสร้างหลังปี 2018)



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ สนข.



โอกาสทางธุรกิจจากโครงการรถไฟฟ้าภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

รถไฟฟ้าถือเป็นรูปแบบการขนส่งที่ก้าวเข้ามามีบทบาทสำคัญในชีวิตประจำวันของผู้คนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยในปัจจุบัน มีผู้โดยสารหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ากว่า 1 ล้านเที่ยวต่อวันแทนที่รถยนต์หรือระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่นเพื่อต้องการหลีกเลี่ยงสภาพการจราจรติดขัด โดยนอกจากรถไฟฟ้าจะช่วยเพิ่มความความสะดวกสบายในการเดินทางแล้ว ยังช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและมลพิษจากการจราจรบนท้องถนน รวมถึงช่วยเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าและสนับสนุนให้เกิดธุรกิจบริการใหม่ๆ เพิ่มขึ้นอีกด้วย เช่น ธุรกิจสื่อโฆษณาบริเวณสถานีและขบวนรถไฟฟ้า และธุรกิจรักษาความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน รถไฟฟ้าภายในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลครอบคลุมพื้นที่เพียง 537 ตารางกิโลเมตร หรือ 1 ใน 3 ของกรุงเทพฯ เท่านั้น ด้วยเหตุนี้ ภาครัฐจึงพยายามเร่งผลักดันโครงการรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น เพื่อเสริมความสามารถในการบริการผู้โดยสาร ตลอดจนสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและสังคมต่อไป

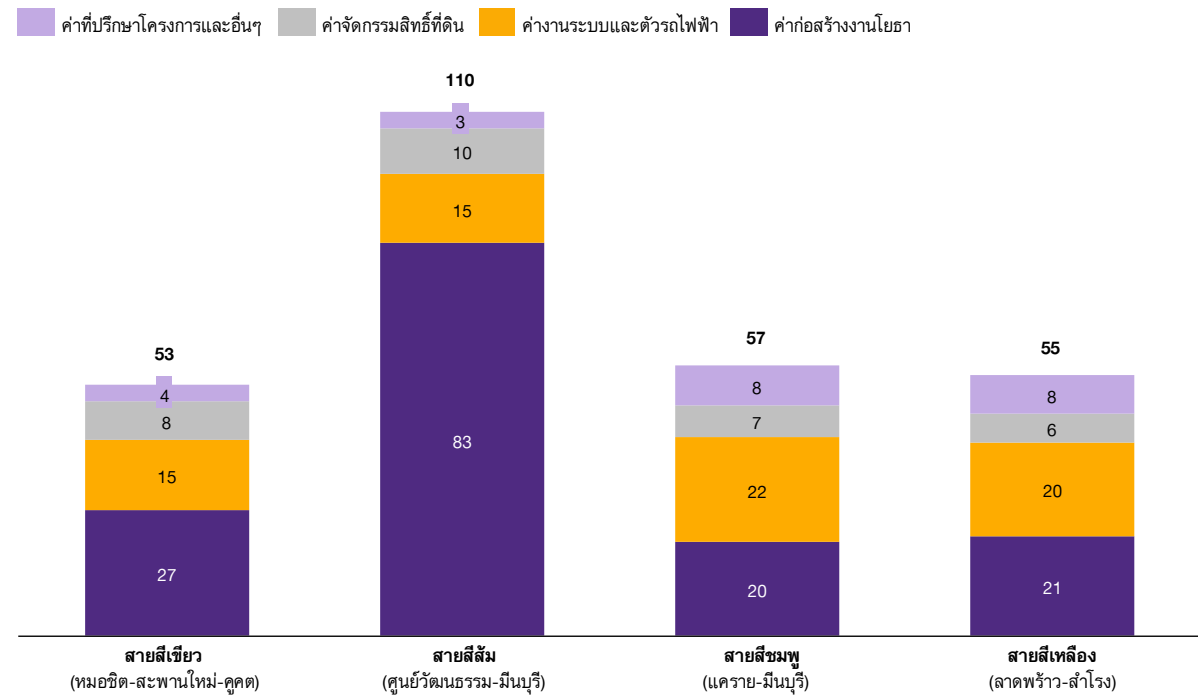
อีไอซี มองว่าการสร้างและขยายโครงการโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่กำลังจะเกิดขึ้นในอีก 3 ปีข้างหน้า ในระยะเริ่มต้น จะส่งผลบวกโดยตรงต่อ ธุรกิจก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง ธุรกิจเดินรถไฟฟ้า และธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับระบบรถไฟฟ้า อาทิ ระบบไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ และระบบสื่อสาร จากนั้น เมื่อโครงการโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางเหล่านี้ค่อยๆ แล้วเสร็จ จะก่อให้เกิดการขยายตัวของเมืองไปตามแนวรถไฟฟ้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณจุดตัดของรถไฟฟ้าแต่ละสาย และสร้างธุรกิจอื่นๆ ตามมาอีกมากมาย เช่น ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ธุรกิจค้าส่งค้าปลีก และธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ทั้งนี้รวมถึงการสร้างงานในธุรกิจที่ขยายตัวเหล่านี้อีกด้วย

ในส่วนของการก่อสร้างรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล 4 สายใหม่ (เขียว ส้ม ชมพู และเหลือง) ในช่วงปี 2016-2018 จะเพิ่มมูลค่าในธุรกิจก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง สูงถึง 150,000 ล้านบาท ในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าใหม่ 4 สาย อันได้แก่ สายสีเขียวส่วนต่อขยาย สายสีส้ม สายสีชมพู และสายสีเหลืองนั้น ผู้ประกอบการที่จะได้รับประโยชน์ส่วนใหญ่ จะเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างรายใหญ่ที่มีศักยภาพในการรับงานรถไฟฟ้าที่มีความซับซ้อนและใช้เทคโนโลยีสูง รวมถึงผู้รับเหมาช่วงต่อที่มีความสามารถเฉพาะทางวิศวกรรม เช่น การทำฐานราก แต่อาจมีงานบางส่วน เช่น การสร้างและตกแต่งสถานีรถไฟฟ้า ที่จะเป็นโอกาสให้ผู้ประกอบการขนาดกลางและเล็กมีส่วนร่วมจากการรับเหมาช่วงต่อ ในด้านผู้ผลิตปูนซีเมนต์ และเหล็กซึ่งเป็นวัสดุหลักในการก่อสร้าง ย่อมได้รับอานิสงส์โดยตรงจากโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้นเช่นกัน โดยอีไอซีคาดว่า การใช้ปูนซีเมนต์ในทั้ง 4 โครงการดังกล่าวจะมีปริมาณอย่างน้อย 867,000 ลูกบาศก์เมตร คิดเป็นมูลค่าประมาณ 1,560 ล้านบาท และใช้เหล็กไม่น้อยกว่า 280,000 ตัน คิดเป็นมูลค่าประมาณ 5,600 ล้านบาท ในส่วนขบวนรถไฟฟ้า ระบบและอุปกรณ์เกี่ยวข้องนั้น ยังคงต้องพึ่งพาการนำเข้าเป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตาม ด้วยศักยภาพของโครงการรถไฟฟ้าที่จะมีมากขึ้นในอนาคต ก็ถือเป็นโอกาสที่ผู้ผลิตเครื่องจักรกลและชิ้นส่วนยานยนต์ในไทยจะประยุกต์เทคโนโลยีที่มีอยู่มาใช้ในการผลิตชิ้นส่วนรถไฟฟ้าได้อีกด้วย โดยอีไอซีมองว่าผู้ประกอบการที่จะผันตัวเองเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนรถไฟฟ้าควรเริ่มจากการผลิตชิ้นส่วนที่ไม่ซับซ้อน เช่น กระบอก ถังน้ำ รววจับ สายไฟฟ้า หรือ ระบบปรับอากาศ แล้วค่อยขยายสู่ชิ้นงานที่มีความซับซ้อนมากขึ้น เช่น ระบบไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ รวมถึงการประกอบรถไฟฟ้าจากชิ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศ เป็นต้น

6 ในระยะกลางจะมีโครงการรถไฟฟ้าเกิดขึ้นใหม่ 4 สาย มูลค่าการลงทุนทั้งหมดประมาณ 280 พันล้านบาท

มูลค่าการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้า 4 สายที่มีแนวโน้มเริ่มดำเนินการในระยะกลาง

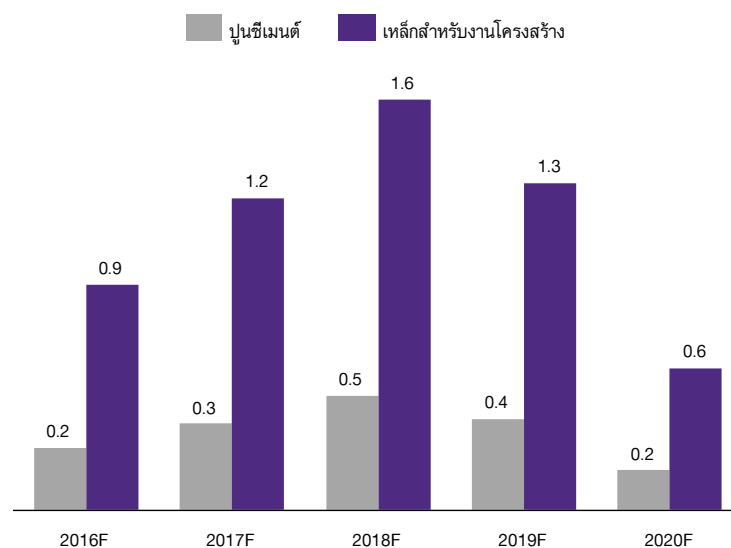
หน่วย: พันล้านบาท



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

มูลค่าวัสดุก่อสร้างหลักที่ใช้ในโครงการรถไฟฟ้าทั้ง 4 สาย

หน่วย: พันล้านบาท

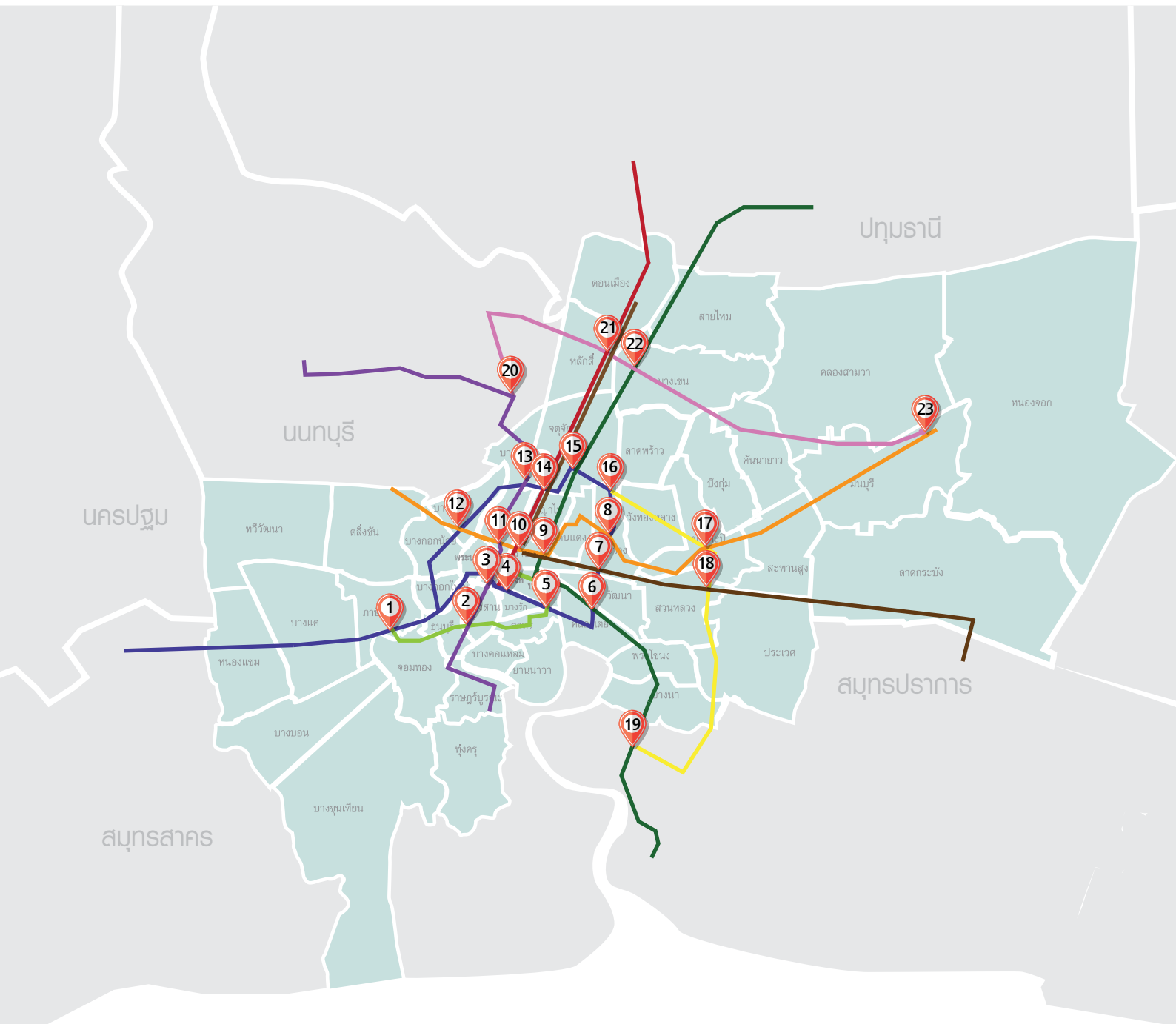


ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ สทช.

เมื่อโครงการพร้อมที่จะให้บริการ กลุ่มผู้ให้บริการเดินรถเป็นกลุ่มธุรกิจแรกที่จะได้ประโยชน์จากค่าโดยสารหรือค่าว่าจ้างเดินรถ และการบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ ในปัจจุบัน รูปแบบการให้บริการเดินรถมี 3 รูปแบบ ได้แก่ 1) ภาครัฐลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและระบบต่างๆ พร้อมเดินรถและบำรุงรักษารถเอง เช่น กรณีของรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ตเรลลิงก์ 2) เอกชนที่เข้าไปร่วมลงทุนกับภาครัฐโดยเป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนของการขบวนและระบบรถไฟฟ้าเพื่อแลกกับรายได้ค่าโดยสารและการบริหารพื้นที่บริเวณสถานีเชิงพาณิชย์ โดยมีสัญญาตกลงการแบ่งรายได้ก่อนดำเนินการ เช่น กรณีรถไฟฟ้าสายสีเขียวและสีน้ำเงินที่มี BTS และ BMCL เป็นผู้เดินรถ และ 3) ภาครัฐมีการว่าจ้างเอกชนเดินรถไฟฟ้า เช่น บริษัทกรุงเทพธนาคม ซึ่งเป็นวิสาหกิจของกรุงเทพมหานคร ทำการว่าจ้าง BTS ในการเดินรถในส่วนต่อขยายสายสีเขียวอ่อนนุช-แบริ่งและสะพานตากสิน-บางหว้า

อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการรูปแบบใด ผู้ให้บริการเดินรถก็ยังคงได้รับประโยชน์จากทั้งทางตรงในส่วนค่าโดยสารหรือค่าว่าจ้างเดินรถ และทางอ้อมจากการให้พื้นที่บริเวณสถานี รวมถึงธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น โฆษณาและสื่อต่างๆ โดยอีไอซีคาดว่าปริมาณเที่ยวโดยสารรถไฟฟ้าทั้งหมดทุกสายจะเพิ่มขึ้นจากปี 2015 ที่ประมาณ 1 ล้านเที่ยว/วัน เป็น 1.9 ล้านเที่ยว/วัน และ 2.3 ล้านเที่ยว/วัน ในปี 2020 และ 2025 ตามลำดับ ทั้งนี้ ผู้จัดหาระบบบัตรโดยสาร เช่น เครื่องจำหน่ายบัตรโดยสาร เครื่องตรวจบัตรโดยสาร และระบบการหักจ่ายค่าโดยสาร ก็จะได้รับประโยชน์จากการขยายโครงข่ายรถไฟฟ้านี้ด้วยเช่นกัน อย่างไรก็ตาม ต้องไม่ลืมว่าผู้ให้บริการเดินรถต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในส่วนการซื้อขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมและการบำรุงรักษาสขบวนรถไฟฟ้าและระบบรถไฟฟ้าอีกด้วย โดยประเมินว่า ค่าบำรุงรักษาประจำปีของระบบรถไฟฟ้าทั่วไป (ไม่นับรวมการซ่อมบำรุงใหญ่ หรือ major overhaul) มีมูลค่าประมาณ 3- 5% ของมูลค่าเงินลงทุนเริ่มต้นทั้งหมด อีไอซีมองว่าธุรกิจให้บริการเดินรถไฟฟ้าเป็นธุรกิจที่มีอนาคตสดใสเนื่องจากยังมีความต้องการในการเดินทางในบริเวณกรุงเทพฯ ที่สูง อีกทั้งรูปแบบการเดินทางอื่นๆ เช่น รถประจำทาง ยังไม่ได้รับการปรับปรุงมากนัก อย่างไรก็ตาม ธุรกิจการให้บริการเดินรถไฟฟ้าเป็นธุรกิจที่ต้องใช้ทักษะและเงินลงทุนสูง โอกาสจึงยังคงจำกัดอยู่กับผู้ประกอบการที่มีความพร้อมเท่านั้น

ในระยะที่โครงการรถไฟฟ้าเหล่านี้ค่อยๆ ทบอแล้วเสร็จ จะทำให้เกิดการขยายตัวของเมืองและธุรกิจตามแนวรถไฟฟ้า โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดของรถไฟฟ้าของแต่ละเส้นทาง ซึ่งมีแนวโน้มที่จะพัฒนาเป็นย่านธุรกิจและที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ในอนาคต เมื่อพิจารณาโครงข่ายของเส้นทางรถไฟฟ้าเต็มรูปแบบในอนาคตพบว่า มีหลายทำเลที่เป็นจุดตัดของรถไฟฟ้าหลายสาย เช่น ย่านแครายซึ่งเป็นจุดตัดระหว่างรถไฟฟ้าสีม่วงและรถไฟฟ้าสีชมพู หรือย่านมีนบุรีซึ่งเป็นจุดตัดระหว่างรถไฟฟ้าสีส้มและรถไฟฟ้าสีชมพู เป็นต้น โดยจุดตัดของเส้นทางรถไฟฟ้าเหล่านี้จะกลายเป็นจุดเปลี่ยนยานพาหนะทั้งการสลับเปลี่ยนระหว่างสายรถไฟฟ้าหรือการสลับเปลี่ยนจากรถไฟฟ้าไปยังการขนส่งรูปแบบอื่น ทำให้มีผู้โดยสารมาใช้บริการมากกว่าสถานีทั่วไป ทั้งในด้านการจับจ่ายใช้สอยหรือการพักผ่อนรับประทานอาหารระหว่างรอเปลี่ยนยานพาหนะ อีกทั้งยังมีโอกาสในการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียม ซึ่งจะเป็นการดึงดูดธุรกิจบริการและธุรกิจอื่นๆ ตามมามากมาย



สถานีรถไฟฟ้าที่เป็นจุดตัดของแต่ละเส้นทาง

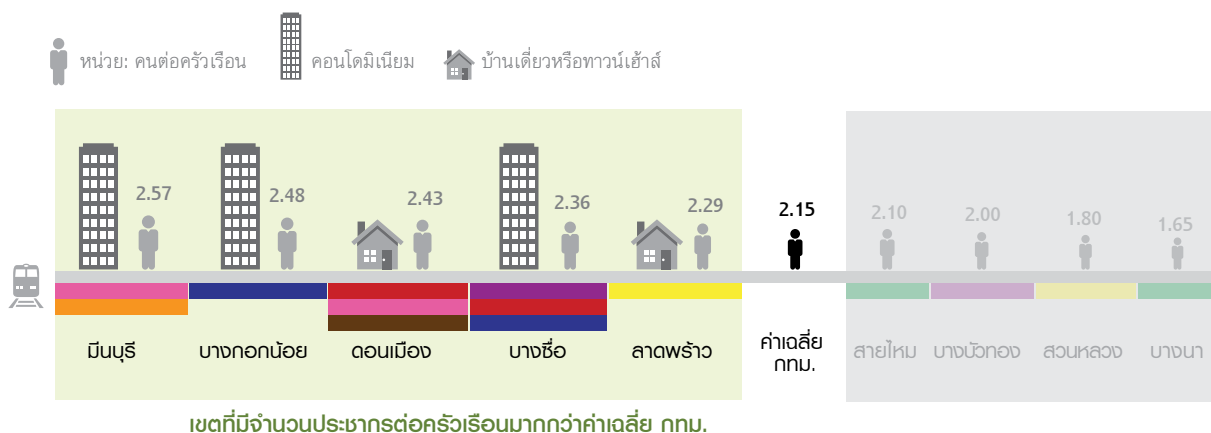
- | | | | | |
|----------------|----------------------|-----------------------------------|------------------------|----------------------|
| 1. บางหัวว่า | 6. อดิศัย | 11. อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย/ผ่านฟ้า | 16. ลาดพร้าว | 21. หลักสี่ |
| 2. วงเวียนใหญ่ | 7. เพชรบุรี/มักกะสัน | 12. บางขุนนนท์ | 17. ลำสาลี | 22. วัดพระศรีมหาธาตุ |
| 3. วัชรบุรี | 8. ศูนย์วัฒนธรรม | 13. เตาปูน | 18. พัฒนาการ/หัวหมาก | 23. มีนบุรี |
| 4. หัวลำโพง | 9. พญาไท | 14. บางซื่อ | 19. ลำโพง | |
| 5. สีลม | 10. ราชเทวี | 15. หมอชิต | 20. ศูนย์ราชการนนทบุรี | |

อสังหาริมทรัพย์เป็นอีกธุรกิจหนึ่งที่ควรจับตามองจากการขยายตัวของโครงข่ายรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยอีไอซีประเมินว่ายังมีพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่อาศัยได้อีกอย่างน้อย 5 เขต ในปัจจุบันจะเห็นได้ว่าผู้บริโภคมักเลือกซื้ออสังหาริมทรัพย์ที่อยู่อาศัยแนวรถไฟฟ้ามากขึ้น โดยเฉพาะที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียม เนื่องจากสะดวกต่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน นอกจากนี้ ยังรวมถึงปัจจัยการแยกครอบครัวของผู้บริโภคซึ่งเดิมอาศัยอยู่บริเวณแนวรถไฟฟ้าแต่ไม่สามารถขยายที่อยู่อาศัยได้ เนื่องจากราคาที่ดินได้ปรับสูงขึ้นมากแล้ว จึงปรับเปลี่ยนพฤติกรรมหันมาซื้อคอนโดมิเนียมบริเวณย่านเดิมที่ตนเคยอยู่แทน จากเหตุดังกล่าวนำให้มืออสังหาริมทรัพย์ประเภทคอนโดมิเนียมเกิดขึ้นมากมายตามแนวรถไฟฟ้า

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึงความหนาแน่นและแนวโน้มที่ผู้อยู่อาศัยจะแยกตัวออกจากบ้านปัจจุบัน ประกอบกับเส้นทางรถไฟฟ้าที่จะดำเนินการในปัจจุบันและอนาคต อีไอซีพบว่าย่านที่มีสัดส่วนประชากรต่อจำนวนครัวเรือนที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยโดยรวมของกรุงเทพฯ (2.15 คน/ครัวเรือน) มีจำนวนประชากรอยู่อาศัยมากกว่า 100,000 คน และอยู่ในแนวที่จะมีโครงการรถไฟฟ้าพาดผ่านมีทั้งหมด 5 เขตได้แก่ 1) เขตมีนบุรี (2.57 คน/ครัวเรือน) ซึ่งในอนาคตจะมีรถไฟฟ้าสีชมพูและสีส้มพาดผ่าน ในส่วนแนวรถไฟฟ้ามีการกำหนดผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน (ผังเมือง) ให้เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม และมีที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงจึงเหมาะแก่การสร้างคอนโดมิเนียมในระยะ 500 เมตรจากแนวรถไฟฟ้า ขณะที่บริเวณแนวรถไฟฟ้าในรัศมีมากกว่า 500 เมตรมีการกำหนดผังเมืองเป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยซึ่งเหมาะกับการพัฒนาทาวน์เฮ้าส์และบ้านเดี่ยว 2) เขตบางกอกน้อย (2.48 คน/ครัวเรือน) ซึ่งขณะนี้มีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ถูกกำหนดเป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางถึงสูงจึงเหมาะแก่การสร้างคอนโดมิเนียม 3) เขตดอนเมือง (2.43 คน/ครัวเรือน) ซึ่งอยู่ในแนวรถไฟฟ้าสายสีแดง สีชมพู และแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ยังคงถูกจัดเป็นบริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย โดยมีข้อกำหนดการควบคุมความสูงอาคารบริเวณใกล้สนามบินดอนเมืองเป็นปัจจัยจำกัดโอกาสของการพัฒนาไว้แค่โครงการทาวน์เฮ้าส์และบ้านเดี่ยวระดับบน ยกเว้นในบางพื้นที่ที่ห่างจากเขตสนามบินจึงจะมีโอกาสพัฒนาคอนโดมิเนียมได้ 4) เขตบางซื่อ (2.36 คน/ครัวเรือน) ซึ่งกำลังจะเปิดการเดินทางรถไฟฟ้าสายสีม่วงและมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดงและสีน้ำเงินถูกกำหนดเป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางถึงสูงจึงเหมาะกับการสร้างคอนโดมิเนียม และ 5) เขตลาดพร้าวตั้งแต่ประมาณซอยลาดพร้าว 43 เป็นต้นไป (2.29 คน/ครัวเรือน) ซึ่งอนาคตจะอยู่ใกล้แนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ยังคงถูกจัดเป็นบริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยจึงสามารถพัฒนาโครงการได้ทั้งบ้านเดี่ยว ทาวน์เฮ้าส์ และคอนโดมิเนียม แต่เนื่องจากมีราคาที่ดินที่สูงและมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยไปบ้างแล้ว ผู้ประกอบการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์จึงควรพิจารณาอย่างรอบคอบก่อนเริ่มลงทุน

7 ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในเขตมีนบุรี บางกอกน้อย ดอนเมือง บางซื่อ และลาดพร้าว สามารถขยายตัวได้อีกจากโครงการรถไฟฟ้าในอนาคต

สัดส่วนประชากรต่อจำนวนครัวเรือนในบริเวณเขตพื้นที่รถไฟฟ้าพาดผ่านและมีศักยภาพในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคต



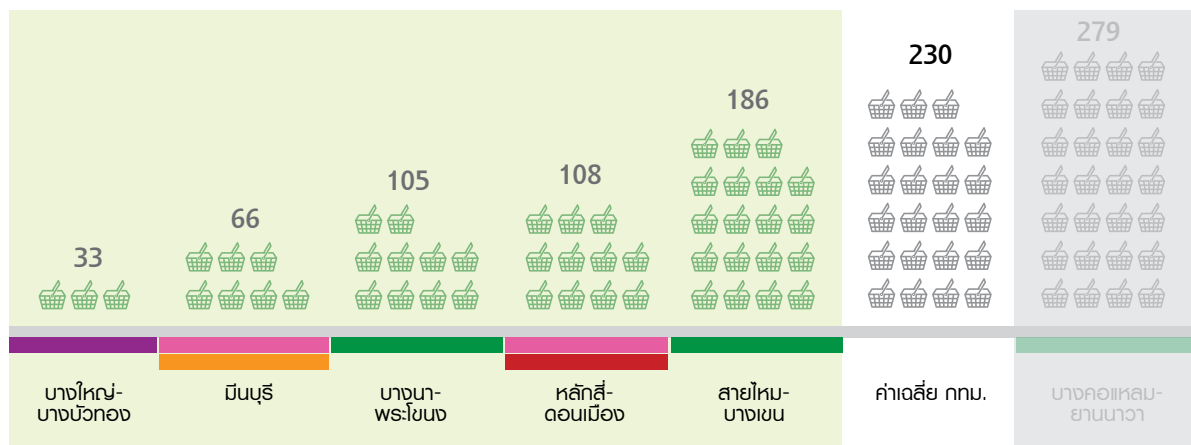
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร

ด้านการค้าปลีก อีไอซีประเมินว่าธุรกิจซูเปอร์มาร์เก็ต⁶ ในบางพื้นที่ของกรุงเทพฯ ยังสามารถขยายตัวได้อีกจากโครงการรถไฟฟ้าในอนาคต แน่นนอนว่าเมื่อมีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยก็ต้องมีการจับจ่ายใช้สอยเพื่ออุปโภคบริโภคตามมา ประกอบกับลักษณะของครอบครัวในกรุงเทพฯ ที่มีขนาดเล็กลงและมีพฤติกรรมการใช้จ่ายซื้อสินค้าบ่อยขึ้น ยิ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนให้มีความต้องการใช้บริการจากร้านค้าปลีกประเภทซูเปอร์มาร์เก็ตเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่า ธุรกิจนี้มีการขยายตัวที่รวดเร็วและการแข่งขันที่รุนแรง แต่อีไอซีมองว่ายังมีบางทำเลในแนวรถไฟฟ้าที่จำนวนซูเปอร์มาร์เก็ตยังไม่ถึงจุดอิ่มตัวเนื่องจากยังมีจำนวนสาขาต่อจำนวนประชากรที่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยรวมของกรุงเทพฯ (230 สาขาต่อประชากร 1 แสนคน) อยู่อีกหลายพื้นที่ ได้แก่ 1) บางใหญ่ และบางบัวทอง นนทบุรี (33 สาขา/แสนคน) ซึ่งคาดว่าจะมีรถไฟฟ้าสายสีม่วงเปิดบริการได้ในปี 2016 2) เขตมีนบุรี⁷ (66 สาขา/แสนคน) ซึ่งมีประชากรสูงถึง 170,000 คนและในอนาคตจะมีรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีส้มพาดผ่าน 3) เขตบางนา⁸ (105 สาขา/แสนคน) ซึ่งจะมีรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายตอนใต้ผ่านในอนาคต 4) เขตหลักสี่และเขตดอนเมือง (108 สาขา/แสนคน) ซึ่งอยู่ในแนวรถไฟฟ้าสายสีแดง สายสีชมพู และแอร์พอร์ตเรลลิงก์ 5) เขตสายไหม⁹ (186 สาขา/แสนคน) ซึ่งจะมีรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายตอนเหนือให้บริการในอนาคต โดยในปัจจุบันทุกเขตที่กล่าวมามีประชากรมากกว่า 100,000 คนและมีแนวโน้มที่จะขยายตัวต่อไปจากโครงการรถไฟฟ้าในอนาคต

8 ธุรกิจซูเปอร์มาร์เก็ตในเขตบางใหญ่ บางบัวทอง มีนบุรี บางนา หลักสี่ ดอนเมือง และสายไหม สามารถขยายตัวได้อีกจากโครงการรถไฟฟ้าในอนาคต

ความหนาแน่นของซูเปอร์มาร์เก็ตในเขตที่มีจำนวนน้อยกว่าค่าเฉลี่ยของกรุงเทพฯ และคาดว่าจะมีรถไฟฟ้าพาดผ่านในอนาคต

 จำนวนสาขาต่อ 1 แสนคน



เขตมีความหนาแน่นของซูเปอร์มาร์เก็ตน้อยกว่าค่าเฉลี่ย กทม.

ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ และข้อมูลบริษัทค้าส่งค้าปลีก

นอกเหนือจากธุรกิจที่ได้รับประโยชน์โดยตรงจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าที่กล่าวไปข้างต้นแล้ว การขยายตัวของโครงการรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑลยังทำให้เกิดธุรกิจแขนงอื่นๆ ตามมาอีกมากมาย เช่น ธุรกิจสื่อโฆษณาบริเวณสถานีและขบวนรถไฟฟ้า ซึ่งปัจจุบันสร้างเม็ดเงินสะพัดกว่า 2,500 ล้านบาท และคาดว่าจะสูงถึง 13,000 ล้านบาทและ 32,000 ล้านบาทในปี 2020 และ 2023 ตามลำดับ ซึ่งจะส่งผลถึงผู้ผลิตรายจอภาพ (LED/LCD) ที่จะได้รับผลพลอยได้อีกด้วย นอกจากนี้ยังมีธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่จะเติบโตควบคู่ไปกับการขยายโครงข่ายรถไฟฟ้า เช่น บริษัทรักษาความปลอดภัย บริษัททำความสะอาด และบริษัท/สถานที่รับฝากรถยนต์ เป็นต้น

⁶ ซูเปอร์มาร์เก็ต เช่น Big C, Tops, Villa, Foodland, และ MaxValu มักมีพื้นที่บริการขนาด 900-2,000 ตารางเมตร โดยส่วนใหญ่อยู่ในห้างสรรพสินค้า คอมมูนิตีมอลล์ แหล่งที่พำนักอาศัยและย่านธุรกิจ ส่วนสินค้าในซูเปอร์มาร์เก็ตมักเป็นผลิตภัณฑ์เกี่ยวกับอาหาร

⁷ เป็นค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักระหว่างเขตมีนบุรีและคลองสามวาเนื่องจากมีพื้นที่บริการใกล้เคียงกัน

⁸ เป็นค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักระหว่างเขตบางนาและพระโขนงเนื่องจากมีพื้นที่บริการใกล้เคียงกัน

⁹ เป็นค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักระหว่างเขตบางเขนและสายไหมเนื่องจากมีพื้นที่บริการใกล้เคียงกัน

BOX: รถไฟฟ้าสายสีเขียว...รถไฟฟ้าเส้นแรกของไทย ที่ให้มากกว่าความสะดวกในการเดินทาง

ในเดือนกุมภาพันธ์ ปี 1992 ก้าวแรกของการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งมวลชนของไทยได้เริ่มต้นขึ้นจากการลงนามสัญญาร่วมลงทุนระหว่างกรุงเทพมหานครและบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (BTSC) โดยมีโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษาหรือรถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็นโครงการแรกและมีการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership: PPP) ในรูปแบบ net gross concession ซึ่งกรุงเทพมหานคร ในฐานะหน่วยงานภาครัฐผู้เป็นเจ้าของโครงการเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดหาและเวนคืนที่ดินในการก่อสร้าง ส่วนบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด มหาชน (Bangkok Mass Transit System Public Company: BTSC) เอกชนผู้ได้รับสัมปทานรับผิดชอบในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมด เช่น ทางวิ่ง สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง ขบวนรถไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบไฟฟ้า รวมถึงการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงอีกด้วย ทั้งนี้ การลงทุนในโครงการดังกล่าวนี้มีมูลค่ากว่า 50,000 ล้านบาท ซึ่ง BTSC ในฐานะผู้ลงทุนหลักได้รับผลตอบแทนเป็นค่าโดยสารรถไฟฟ้าและสิทธิในการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณสถานีเป็นระยะเวลา 30 ปี (1999-2028)

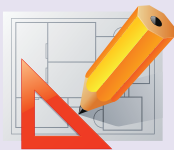
ในระยะเดินรถช่วงแรก BTSC ประสบกับปัญหาขาดทุน แต่ก็ได้ทำการปรับกลยุทธ์จนสามารถพลิกสถานการณ์ได้ในที่สุด ในระยะแรก รถไฟฟ้าถือเป็นยานพาหนะเดินทางในรูปแบบใหม่จึงทำให้ผู้ใช้บริการไม่มากนัก ประกอบกับช่วงเวลาที่เริ่มเปิดบริการในปี 1999 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ไทยผ่านวิกฤติเศรษฐกิจมาเพียง 2 ปี ทำให้ BTSC ประสบปัญหาด้าน





การเงินในช่วงแรกของการดำเนินการ อย่างไรก็ตาม BTSC ได้ทำการปรับกลยุทธ์ในการดึงดูดผู้โดยสารโดยการจัดรถรับส่งจากจุดต่างๆ สถานีรถไฟฟ้าทำให้มีเที่ยวโดยสารบริการเพิ่มขึ้นถึงเกือบ 2 เท่าภายใน 5 ปีจากประมาณ 60 ล้านเที่ยวในปี 2000 เป็นประมาณ 120 ล้านเที่ยวในปี 2005 อีกทั้งมีการเติบโตของเที่ยวโดยสารอย่างต่อเนื่องเรื่อยมา นอกจากนี้ BTSC ยังได้ตั้งบริษัท วีจีไอ โกลบอล มีเดีย (VGI Global Media) จำกัด (มหาชน) ขึ้นเพื่อรองรับธุรกิจโฆษณาทั้งในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ซึ่งในปี 2014 สามารถสร้างรายได้ให้ BTSC กว่า 2,900 ล้านบาท ซึ่งสูงกว่ารายได้จากการขนส่งมวลชนเกือบ 700 ล้านบาทเลยทีเดียว

อย่างไรก็ตาม แม้ BTSC จะประสบปัญหาขาดทุนในการให้บริการเดินรถในช่วงแรก แต่รถไฟฟ้าสายสีเขียวรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายแรกของไทยเส้นนี้ ส่งผลบวกในวงกว้างต่อการเติบโตของธุรกิจอื่นๆ บริเวณแนวรถไฟฟ้า ในระยะหลังการก่อสร้างรถไฟฟ้า (2000-2014) พบว่า นอกจากธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในส่วนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าแล้ว ยังมีธุรกิจที่ได้รับอานิสงส์จากโครงการรถไฟฟ้าเส้นแรกนี้อีกมากมาย เช่น ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ที่อุปทานคอนโดมิเนียมมีการปรับตัวเพิ่มขึ้น 10% ต่อปีในแนวรถไฟฟ้า ธุรกิจค้าส่งค้าปลีกที่มีจำนวนร้านค้าปลีกเพิ่มขึ้นอีก 6% ต่อปีตามแนวรถไฟฟ้าเช่นกัน และธุรกิจสื่อโฆษณารอบบริเวณสถานีและตามแนวรถไฟฟ้าที่มีเม็ดเงินสะพัดกว่า 2 พันล้านบาทต่อปี เป็นต้น



ช่วงระยะก่อนการก่อสร้าง



ช่วงระหว่างการก่อสร้าง (1995-1999)



ช่วงหลังการก่อสร้าง

ธุรกิจที่ปรึกษา



รายงานศึกษา
ความเป็นไปได้



รายงานผลกระทบ
ต่อสิ่งแวดล้อม

ธุรกิจตัวแทนซื้อขายอสังหาริมทรัพย์



ที่ดิน



ที่อยู่อาศัย

ธุรกิจก่อสร้าง



งานโยธา
17,000 ล้านบาท



งานวางราง
100 ล้านบาท

ธุรกิจวัสดุก่อสร้าง



เหล็ก
1,600 ล้านบาท



สแตนเลส
600 ล้านบาท



ปูนซีเมนต์
330 ล้านบาท

ธุรกิจจำหน่ายระบบที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ (ประมาณมูลค่าการลงทุน: ล้านบาท)



ระบบอาณัติ
สัญญาณ



ระบบไฟฟ้า
และสายไฟฟ้า



ระบบสื่อสาร
และโทรคมนาคม

17,000 ล้านบาท



ขบวนรถไฟ
7,000 ล้านบาท

ธุรกิจที่เกี่ยวข้องอื่นๆ



ลิฟท์และบันไดเลื่อน
150 ล้านบาท



ประตูกันชนชลา
40 ล้านบาทต่อสถานี

ธุรกิจเดินรถไฟ



รายได้เฉลี่ย: 3,600 ล้านบาท/ปี*



เที่ยวโดยสารเฉลี่ย: 140 ล้านเที่ยว/ปี*



ค่าบำรุงรักษา: รว 500-600 ล้านบาท/ปี**

ธุรกิจพลังงานไฟฟ้า



ปริมาณการใช้ไฟฟ้า:
ประมาณ 400 ล้านบาท/ปี**

ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์



รายได้รวมโดยสารประจำทาง:
ลดลงประมาณ 120 ล้านบาท/ปี*



สัดส่วนการให้บริการทางรถไฟ:
เพิ่มขึ้นประมาณ 7% ต่อปี*

ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์



มูลค่าที่ดิน: เพิ่มขึ้นประมาณ 8% ต่อปี*



การเติบโตของอุปทานคอนโดมิเนียม:
เพิ่มขึ้นประมาณ 10% ต่อปี*

ธุรกิจค้าส่งค้าปลีก



จำนวนร้านค้าปลีก:
เพิ่มขึ้นประมาณ 6% ต่อปี*



ห้างสรรพสินค้า: เพิ่มขึ้น 4 แห่ง
(ขนาด 90,000-140,000 ตารางเมตร)

ธุรกิจที่เกี่ยวข้องอื่นๆ



ธุรกิจสื่อโฆษณา:
รายได้ประมาณ 2,000 ล้านบาท/ปี**



ธุรกิจพนักงานทำความสะอาด:
รายได้ประมาณ 30 ล้านบาท/ปี**



ธุรกิจพนักงานรักษาความปลอดภัย:
รายได้ประมาณ 70 ล้านบาท/ปี**



ธุรกิจบริการที่จอดรถยนต์:
รายได้ประมาณ 36 ล้านบาท/ปี**

* ค่าเฉลี่ยปี 2000-2014 | ** ปี 2014

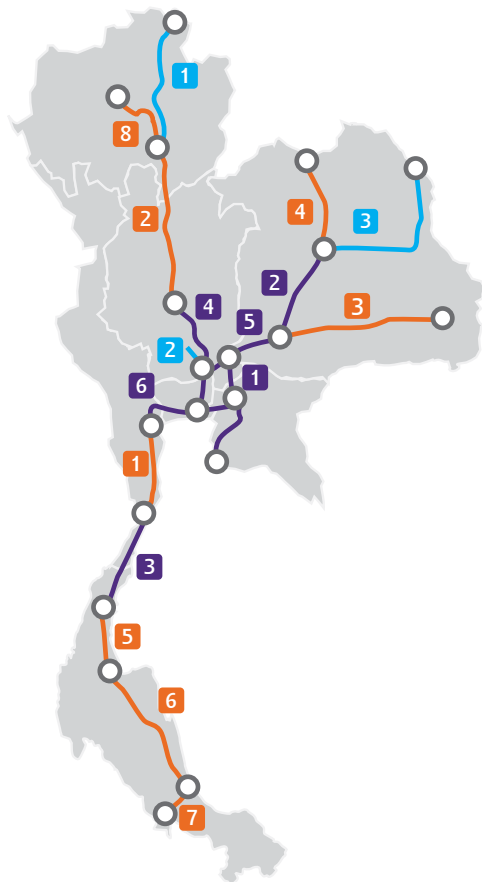
โอกาสทางธุรกิจจากโครงการรถไฟระหว่างเมือง

ปัจจุบัน ไทยมีโครงสร้างพื้นฐานรถไฟระหว่างเมืองทั้งหมดประมาณ 4,000 กิโลเมตร ซึ่งกว่า 90% ของเส้นทางทั้งหมดเป็นรางเดี่ยวขนาดความกว้างราง 1 เมตร ทำให้การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าไม่คล่องตัวนักเพราะต้องมีการสับหลักรถไฟขาขึ้นขาล่องทำให้เกิดความล่าช้าในการบริการ เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว ภาครัฐจึงได้วางแผนการก่อสร้างทางรถไฟอีกหนึ่งเส้นทางไปกับแนวรถไฟเดิม ซึ่งเป็นที่รู้จักในชื่อ “รถไฟรางคู่” นั่นเอง โดยภาครัฐได้กำหนดแผนพัฒนาโครงการรถไฟรางคู่จำนวน 17 เส้นทาง มูลค่าลงทุนประมาณ 570,000 ล้านบาท รวมถึงการก่อสร้างทางรถไฟอีก 1 คู่ขนาดความกว้างราง 1.435 เมตรสำหรับรถไฟความเร็วปานกลางและความเร็วสูงจำนวน 6 เส้นทาง มูลค่าลงทุนอย่างน้อย 1 ล้านล้านบาท เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารระหว่างเมืองซึ่งมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นอีกด้วย ซึ่งคาดว่าธุรกิจก่อสร้างและอุปกรณ์ระบบรถไฟจะได้รับประโยชน์ในช่วงของการก่อสร้าง ส่วนในระยะยาวเมื่อมีการก่อสร้างรถไฟรางคู่และรถไฟความเร็วปานกลางและความเร็วสูงแล้วเสร็จทุกโครงการ จะก่อให้เกิดการขยายตัวของเมืองและธุรกิจอื่นๆ ตามมา เช่น ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์และธุรกิจค้าส่งค้าปลีก รวมไปถึงธุรกิจโลจิสติกส์ที่จะขยายตัวไปตามเมืองจุดตัดของระบบขนส่งทางรางต่างๆ โดยเฉพาะบริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความสนใจมากที่สุด



การก่อสร้างรถไฟรางคู่เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความคล่องตัวในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า โดยการก่อสร้างรถไฟรางคู่เป็นการก่อสร้างและวางรางขนาดความกว้าง 1 เมตร (meter gauge) เพิ่มเติมเพื่อขนานไปกับแนวเส้นทางรถไฟเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อลดเวลาการสับหลักระหว่างรถไฟเที่ยวขาขึ้นและขาล่องทำให้ประสิทธิภาพของการขนส่งเพิ่มมากขึ้น โดยภาครัฐได้วางแผนการลงทุนโครงการรถไฟรางคู่ไว้กว่า 17 โครงการ มีมูลค่าทั้งหมดประมาณ 570,000 ล้านบาท โดยมีเส้นทางรถไฟรางคู่ที่อยู่ในระหว่างเตรียมการประมูล 3 เส้นทาง ได้แก่ 1) สายฉะเชิงเทรา-คลอง 19-แก่งคอย สระบุรี คิดเป็นมูลค่าลงทุนประมาณ 11,000 ล้านบาท 2) สายชุมทางถนนจิระ นครราชสีมา-ขอนแก่น คิดเป็นมูลค่าลงทุนประมาณ 27,000 ล้านบาท และ 3) สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร คิดเป็นมูลค่าลงทุนประมาณ 17,000 ล้านบาท และมีอีก 3 โครงการที่จะดำเนินการในระยะต่อไป ได้แก่ 1) สายลพบุรี-ปากน้ำโพ คิดเป็นมูลค่าลงทุนประมาณ 25,000 ล้านบาท 2) สายมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ คิดเป็นมูลค่าลงทุนประมาณ 30,000 ล้านบาท และ 3) สายนครปฐม-หัวหิน มูลค่าลงทุนประมาณ 20,000 ล้านบาท

9 ปัจจุบันมีเส้นทางรถไฟรางคู่ที่อยู่ในแผนการลงทุน 17 โครงการและอยู่ระหว่างเตรียมการประมูล 3 เส้นทาง ได้แก่ 1) สายฉะเชิงเทรา-คลอง 19-แก่งคอย สระบุรี 2) สายชุมทางถนนจิระ-นครราชสีมา-ขอนแก่น และ 3) สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร



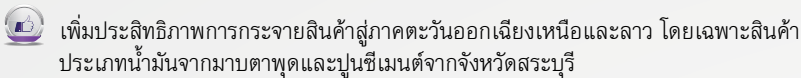
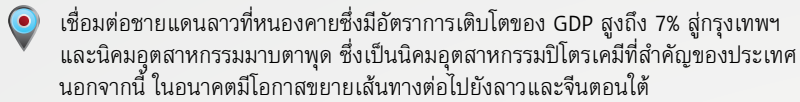
เส้นทาง		ระยะทาง (กม.)	งบประมาณลงทุน (ล้านบาท)
เขต 1	1 ฉะเชิงเทรา-คลอง 19-แก่งคอย	106	11,272
	2 ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น	185	27,007
	3 ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	167	17,293
	4 สบุรี-ปากน้ำโพ	148	24,842
	5 มาบตาพ-ชุมทางถนนจิระ	132	29,855
	6 นครปฐม-หัวหิน	165	20,038
เขต 2	1 หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	90	9,437
	2 ปากน้ำโพ-เด่นชัย	285	29,822
	3 ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	309	32,399
	4 ขอนแก่น-หนองคาย	174	18,244
	5 ชุมพร-สุราษฎร์ธานี	167	17,510
	6 สุราษฎร์ธานี-สงขลา	339	35,544
	7 หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	45	N/A
	8 เด่นชัย-เชียงใหม่	217	N/A
เขต 3	1 เด่นชัย-เชียงใหม่	326	77,485
	2 ชุมทางบ้านกาฬ-นครหลวง	15	2,934
	3 บ้านโพ-นครพนม	347	60,512

ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ สทท.

นอกจากโครงการรถไฟรางคู่แล้ว ภาครัฐยังมีแผนพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วปานกลางและความเร็วสูงเพื่อตอบสนองความต้องการในการเดินทางและขนส่งสินค้าที่รวดเร็วมากยิ่งขึ้น โครงการรถไฟความเร็วปานกลางและความเร็วสูงนั้น จะเป็นการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใหม่เพิ่มขึ้นอีกหนึ่งคู่ ซึ่งมีรางขนาดความกว้าง 1.435 เมตร (standard gauge) โดยเส้นทางส่วนใหญ่จะขนานไปกับแนวเส้นทางเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบัน และใช้ความเร็วในการเดินทางมากกว่า 150 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งภาครัฐมีความสนใจในการลงทุนรถไฟความเร็วปานกลางและความเร็วสูง 6 โครงการ ประเมินมูลค่าอย่างน้อย 1 ล้านล้านบาท

ทางรถไฟโครงการรถไฟ เส้นทางใหม่ในอนาคต

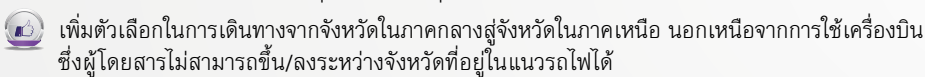
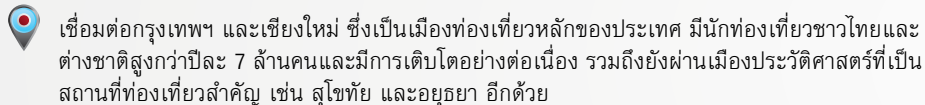




ระยะทางรวม: ประมาณ 875 กิโลเมตร

ประเภท: ความเร็วปานกลาง (160-180 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)

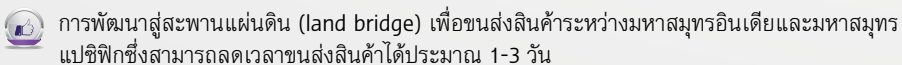
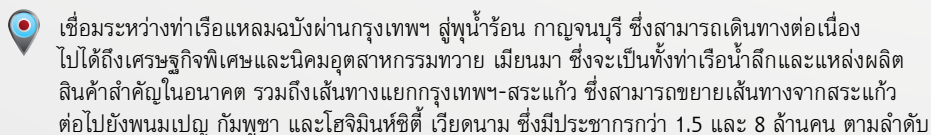
ความกว้างราง: 1.435 เมตร (standard gauge)



ระยะทางรวม: ประมาณ 670 กิโลเมตร

ประเภทรถไฟ: ความเร็วสูง (มากกว่า 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)

ความกว้างราง: 1.435 เมตร (standard gauge)



ระยะทางรวม: ประมาณ 575 กิโลเมตร

ประเภทรถไฟ: ความเร็วปกติ (เฉลี่ยประมาณ 40-100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)

ความกว้างราง: 1 เมตร (meter gauge)





โครงการรถไฟเส้นทางตาก-พิษณุโลก-ขอนแก่น-มุกดาหาร



เส้นทางรถไฟเชื่อมระหว่างภาคตะวันตกที่ตาก และตะวันออกที่มุกดาหาร โดยจังหวัดทั้งสองได้รับการสนับสนุนเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จะทำให้เกิดธุรกิจมากมายในอนาคต อีกทั้งยังเป็นเส้นทางรถไฟเชื่อมกับเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโน ลาว และเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี เมียนมา ที่ได้มีการจัดตั้งไปเรียบร้อยแล้ว



สามารถใช้ส่งสินค้าประเภทสิ่งทอ เสื้อผ้าและอุปกรณ์กีฬา ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ระหว่าง เมียนมา ไทย และลาว ทั้งเพื่อการบริโภคในประเทศทั้งสามและเพื่อการส่งออก

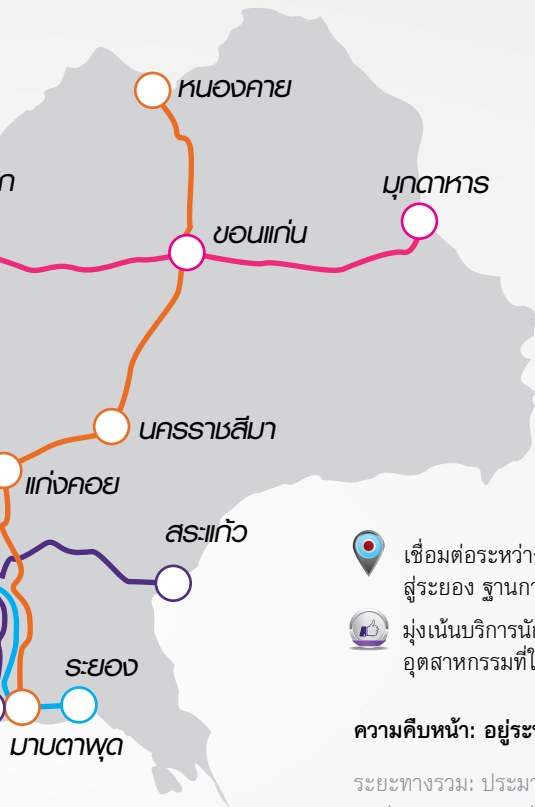
ความคืบหน้า: อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ

ระยะทางรวม: ประมาณ 660 กิโลเมตร

งบประมาณลงทุน: อยู่ในระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ

ประเภทรถไฟ: อยู่ในระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ

ความกว้างราง: อยู่ในระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ



โครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง



เชื่อมต่อระหว่างสนามบินสุวรรณภูมิ กรุงเทพฯ ผ่านชลบุรีซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญอย่างพัทยา อยุธยา ฐานการผลิตสำคัญของไทย อีกทั้งยังมีท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมอยู่รายรอบตามเส้นทางรถไฟ



มุ่งเน้นบริการนักท่องเที่ยวสำคัญระหว่างกรุงเทพฯ พัทยา และระยอง รวมถึงบุคลากรที่ทำงานในนิคมอุตสาหกรรมที่ใกล้เคียงเส้นทางรถไฟเป็นหลัก

ความคืบหน้า: อยู่ระหว่างการพิจารณาโครงการ

ระยะทางรวม: ประมาณ 220 กิโลเมตร

งบประมาณลงทุน: ประมาณ 1.5 แสนล้านบาท

ประเภทรถไฟ: ความเร็วสูง (ความเร็วมากกว่า 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)

ความกว้างราง: 1.435 เมตร (standard gauge)



โครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน



เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ และหัวหิน เมืองตากอากาศที่มีนักท่องเที่ยวไทยและต่างชาติกว่าปีละ 2.5 ล้านคน อีกทั้งรถไฟเส้นนี้ยังมีโอกาสที่จะขยายต่อไปยังภาคใต้ของไทยในอนาคต



ส่วนใหญ่เป็นการให้บริการนักท่องเที่ยวที่ต้องการไปพักผ่อนยังหัวหิน เนื่องจากปัจจุบันนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ยังคงอาศัยการเดินทางโดยรถยนต์เป็นหลัก

ความคืบหน้า: อยู่ระหว่างการพิจารณาโครงการ

ระยะทางรวม: ประมาณ 220 กิโลเมตร

งบประมาณลงทุน: ประมาณ 0.95 แสนล้านบาท

ประเภทรถไฟ: ความเร็วสูง (ความเร็วมากกว่า 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)

ความกว้างราง: 1.435 เมตร (standard gauge)



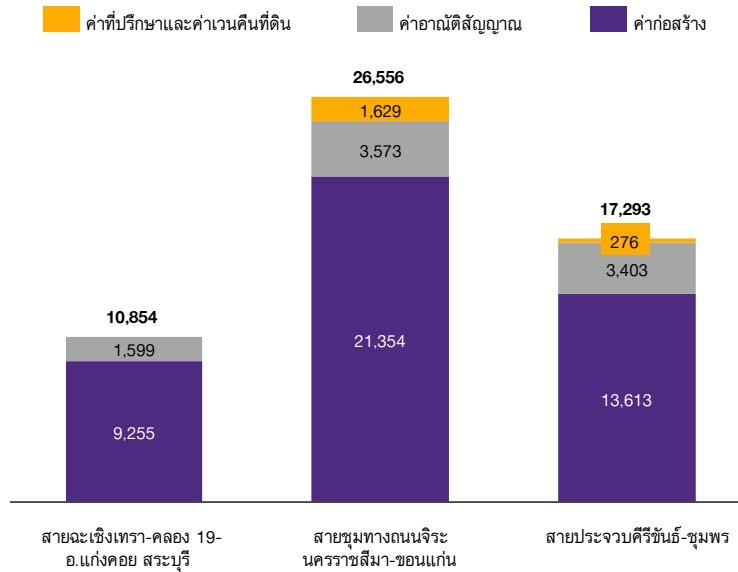
อีไอซีคาดว่าโครงการรถไฟระหว่างเมืองที่มีแนวโน้มว่าจะมีการก่อสร้างภายใน 3 ปีนี้ คือโครงการรถไฟรางคู่ทั้ง 3 โครงการแรก เนื่องจากเป็นโครงการที่ใช้เงินลงทุนไม่สูงมากเมื่อเทียบกับโครงการอื่นๆ เมื่อพิจารณามูลค่าการลงทุนแล้ว พบว่าการลงทุนรถไฟรางคู่ทั้ง 3 โครงการแรก มีมูลค่าลงทุนประมาณ 55,000 ล้านบาท ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับโครงการอื่นแล้วยังถือว่าเป็นเม็ดเงินลงทุนที่น้อยกว่าโครงการรถไฟความเร็วสูงและปานกลางระหว่างเมืองอื่นๆ ซึ่งไม่ทำให้เกิดภาระทางการเงินกับภาครัฐมากนัก อีกทั้ง โครงการทั้งหมดเป็นการวางรางใหม่คู่ขนานไปกับแนวเส้นทางเดิมในอาณาเขตของการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงทำให้มีค่าใช้จ่ายในการเวนคืนที่ดินไม่มากนัก

ภาคก่อสร้างจะได้รับอานิสงส์จากการก่อสร้างโครงการรถไฟรางคู่ทั้ง 3 สาย เป็นเม็ดเงินประมาณ 40,000 ล้านบาท นอกจากนี้ ผู้จัดหาระบบอาณัติสัญญาณจะได้รับประโยชน์จากเม็ดเงินลงทุนในโครงการดังกล่าวอีกประมาณ 10,000 ล้านบาท งานก่อสร้างรถไฟรางคู่เป็นการวางรางคู่ขนานไปกับเส้นทางเดิมในระดับพื้นดิน ซึ่งแตกต่างจากการสร้างรถไฟฟ้าที่ต้องมีทางวิ่งยกระดับหรืออุโมงค์ ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการโครงการรถไฟรางคู่ต่ำกว่ารถไฟฟ้ามก โดยอุปกรณ์หลักที่ใช้ในการวางรางคือหมอนคอนกรีตและเหล็กราง ซึ่งคาดว่า ในระยะเริ่มต้น โครงการทั้ง 3 จะมีการใช้หมอนคอนกรีตอย่างน้อย 76,000 ท่อน (มูลค่าประมาณ 76 ล้านบาท) และเหล็กรางรถไฟกว่า 45,000 ตัน (มูลค่าประมาณ 1,660 ล้านบาท) ซึ่งในปัจจุบัน หมอนคอนกรีตสามารถผลิตได้ในประเทศ จึงนับว่าเป็นโอกาสขยายตัวของธุรกิจผลิตหมอนคอนกรีต ขณะที่เหล็กรางรถไฟนั้นยังคงต้องนำเข้าจากต่างประเทศ แต่หากมีการก่อสร้างโครงการเพิ่มขึ้นในอนาคตก็เป็นโอกาสที่ผู้ประกอบการในธุรกิจเหล็กไม่ควรมองข้าม ทั้งนี้ อุปกรณ์หลักทั้ง 2 อย่างจะถูกประกอบและจัดวางก่อนอุปกรณ์ย่อยอื่นๆ เป็นทางวิ่งก่อนที่จะทำการติดตั้งอาณัติสัญญาณเพื่อควบคุมการเดินรถและวางอุปกรณ์เครื่องกั้นถนนเสมอระดับ (level crossing) ต่อไป

10 การก่อสร้างรถไฟรางคู่ทั้ง 3 สายจะใช้งบลงทุนทั้งหมดประมาณ 5.5 หมื่นล้านบาท โดยคาดว่าจะมีการลงทุนเฉลี่ยปีละกว่า 10,000 ล้านบาทระหว่างปี 2017-2019

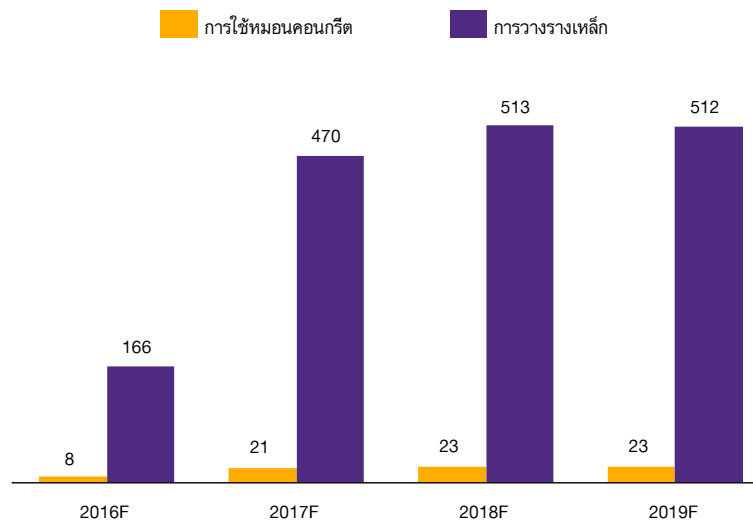
มูลค่าการลงทุนในโครงการรถไฟรางคู่ 3 สายที่มีแนวโน้มเริ่มดำเนินการภายในปี 2019

หน่วย: ล้านบาท



มูลค่าวัสดุก่อสร้างหลักที่ใช้ในโครงการรถไฟรางคู่ 3 สาย

หน่วย: ล้านบาท

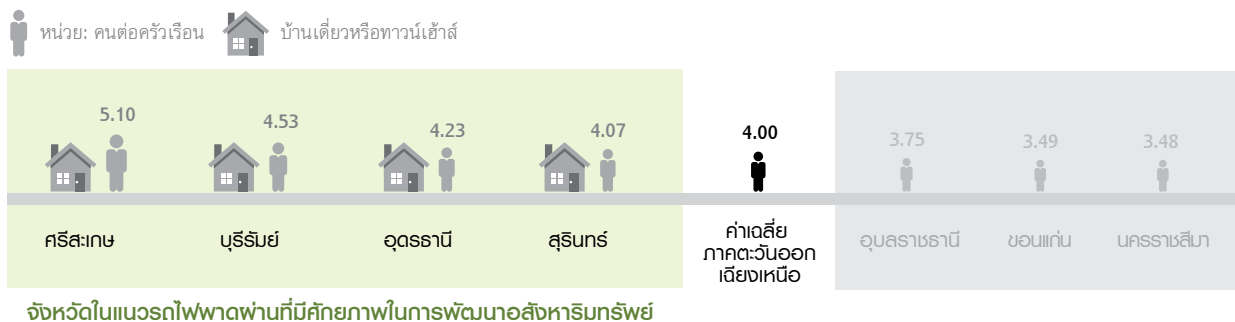


ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ สทช.

ในระยะยาว เมื่อโครงการรถไฟรางคู่แล้วเสร็จ อีไอซีมองว่าจะเกิดโอกาสทางธุรกิจลอจิสติกส์ในจังหวัดตามแนวรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีปัจจัยจากทั้งผู้อยู่อาศัยเดิมและผู้ที่ย้ายที่อยู่อาศัยเข้ามาทำงานในจังหวัดนั้นๆ เมื่อทำการเปรียบเทียบสัดส่วนประชากรต่อจำนวนครัวเรือนในแต่ละจังหวัดกับค่าเฉลี่ยรายภาค ซึ่งสะท้อนถึงความหนาแน่นและแนวโน้มที่ผู้อยู่อาศัยจะแยกตัวออกจากบ้านปัจจุบัน อีไอซีพบว่าภาคตะวันออกเฉียงเหนือยังคงมีสัดส่วนประชากรต่อจำนวนครัวเรือนสูงที่สุด (4 คน/ครัวเรือน) แต่ยังมีจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีสัดส่วนประชากรต่อจำนวนครัวเรือนที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของภาคและมีจำนวนประชากรมากกว่า 1 ล้านคน 4 ลำดับแรกได้แก่ 1) ศรีสะเกษ (5.1 คน/ครัวเรือน) 2) บุรีรัมย์ (4.53 คน/ครัวเรือน) 3) อุตรดิตถ์ (4.23 คน/ครัวเรือน) และ 4) สุรินทร์ (4.07 คน/ครัวเรือน) โดยจังหวัดเหล่านี้เป็นบริเวณที่ผู้ประกอบการในธุรกิจลอจิสติกส์ควรจับตามองเนื่องจากยังคงมีโอกาสนในการพัฒนาที่อยู่อาศัยเพิ่มเติม โดยเฉพาะบ้านเดี่ยวหรือทาวน์เฮาส์ที่มีราคาไม่สูง เพราะคาดว่าผู้ซื้อส่วนใหญ่จะมาจากบุคลากรในภาคเกษตรและภาคบริการที่มีกำลังซื้อไม่สูงมากนัก

11 ในระยะยาว การก่อสร้างรถไฟรางคู่ จะทำให้ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการเติบโตมากที่สุด

สัดส่วนประชากรต่อจำนวนครัวเรือนในจังหวัดที่รถไฟรางคู่พาดผ่านและมีศักยภาพในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคต

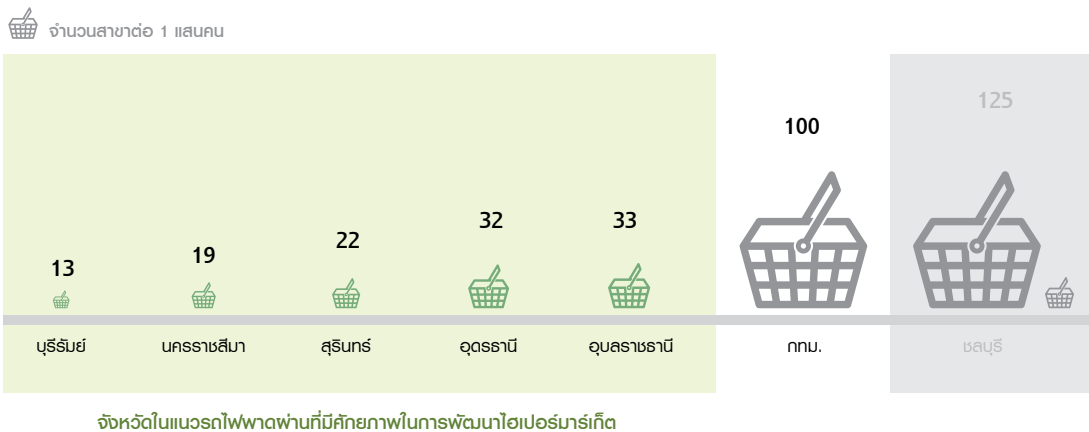


ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

ด้านการค้าส่งค้าปลีก อีไอซีมองว่าธุรกิจไฮเปอร์มาร์เก็ต¹⁰ ในบางจังหวัดของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่จะมีการพัฒนาการขนส่งทางรางยังคงมีโอกาสเติบโตต่อไปได้อีก ขณะที่ผู้บริโภคในกรุงเทพฯ เน้นการจับจ่ายใช้สอยจำนวนน้อยขึ้นและบ่อยครั้ง ผู้บริโภคต่างจังหวัดมีพฤติกรรมการจับจ่ายสิ่งของปริมาณมากและความสะดวกในการซื้อของไม่มาก เนื่องจากความสะดวกในการเดินทางต่ำกว่า จากปัจจัยดังกล่าว อีไอซีมองว่าการค้าส่งค้าปลีกประเภทไฮเปอร์มาร์เก็ตมีความเหมาะสมกับผู้บริโภคต่างจังหวัดมากที่สุด เมื่อพิจารณาการแข่งขันในปัจจุบัน พบว่า ยังมีจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือบางส่วนที่มีศักยภาพในการขยายสาขาไฮเปอร์มาร์เก็ตเพิ่มเติมได้อีกเนื่องจากยังมีจำนวนสาขาต่อจำนวนประชากรต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของหัวเมืองใหญ่อย่างมาก (50 สาขาต่อประชากร 1 แสนคน) อีกทั้งในระยะยาว การก่อสร้างรถไฟรางคู่จะทำให้หัวเมืองเหล่านี้คึกคักมากขึ้น อีไอซีประเมินว่า จังหวัดที่มีศักยภาพในการขยายธุรกิจไฮเปอร์มาร์เก็ตเหล่านี้ ได้แก่ 1) บุรีรัมย์ (13 สาขา/แสนคน) 2) นครราชสีมา (19 สาขา/แสนคน) 3) สุรินทร์ (22 สาขา/แสนคน) 4) อุตรดิตถ์ (32 สาขา/แสนคน) และ 5) อุบลราชธานี (33 สาขา/แสนคน) ซึ่งการขยายธุรกิจไฮเปอร์มาร์เก็ตในจังหวัดเหล่านี้ ถือเป็นโอกาสทางธุรกิจของนักธุรกิจรายใหญ่ทั้งจากกรุงเทพฯ และผู้ประกอบการท้องถิ่นอีกด้วย

12 บุรีรัมย์ นครราชสีมา สุรินทร์ อุตรดิตถ์ และอุบลราชธานี ยังสามารถพัฒนาด้านการค้าส่งค้าปลีกได้อีกเนื่องจากยังไม่ถึงจุดอิ่มตัวนัก

ความหนาแน่นของไฮเปอร์มาร์เก็ตในจังหวัดที่มีศักยภาพในการเติบโตจากอานิสงส์ของรถไฟรางคู่ในระยะยาวเมื่อโครงข่ายทั้งหมดแล้วเสร็จในอนาคต



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ และข้อมูลบริษัทค้าส่งค้าปลีก

¹⁰ ไฮเปอร์มาร์เก็ต เช่น Big C Jumbo, Makro, และ Tesco Lotus Extra ฯลฯ มักมีพื้นที่บริการมากกว่า 10,000 ตารางเมตร ตั้งอยู่บริเวณชานเมืองและพื้นที่ใกล้แหล่งชุมชนที่ไม่ติดขัดกับข้อจำกัดทางพื้นที่และกฎหมายผังเมือง สินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค รวมถึงอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ต่างๆ

เมื่อมีการก่อสร้างรถไฟรางคู่ทั้งหมดแล้วเสร็จจะทำให้ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ที่อยู่ในจังหวัดที่เป็นจุดตัดของรถไฟรางคู่และจังหวัดที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้านจะมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว ถึงแม้ว่าแนวโน้มการเดินทางและขนส่งสินค้าในอนาคตจะเปลี่ยนมาใช้ระบบรางมากขึ้น แต่การขนส่งด้วยรถยนต์หรือรถบรรทุกในการลำเลียงผู้โดยสารและสินค้าจากสถานีรถไฟไปยังจุดหมายปลายทางก็ยังคงมีความจำเป็น อีกทั้ง ยังต้องมีคลังสินค้าเพื่อกักเก็บสินค้าก่อนทำการกระจายต่อไปด้วย โดยอีไอซีประเมินว่าหัวเมืองใหญ่ที่เป็นจุดตัดของทางรถไฟ เช่น นครราชสีมา ขอนแก่น และ พิษณุโลก รวมถึงหัวเมืองที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เชียงราย หนองคาย อุบลราชธานี และสงขลา ย่อมเป็นจุดที่มีความต้องการการลำเลียงและกระจายสินค้าต่อเนื่องในอนาคต ซึ่งเป็นโอกาสที่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ท้องถิ่นในจังหวัดดังกล่าวไม่ควรมองข้าม

นอกจากนี้แล้ว กลุ่มธุรกิจท่องเที่ยวและนันทนาการ เป็นอีกกลุ่มธุรกิจหนึ่งที่จะได้รับประโยชน์ตามมา แน่นนอนว่าการเดินทางที่สะดวกขึ้น ย่อมทำให้แนวโน้มการคมนาคมสัญจรเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังมีอุปสงค์ในการพักอาศัยชั่วคราวเพิ่มขึ้น จากนักท่องเที่ยวที่ไปเยือนท้องถิ่นนั้นๆ และมีการจับจ่ายใช้สอยตามมา ซึ่งส่งผลบวกต่อธุรกิจโรงแรมและร้านอาหารตามหัวเมืองต่างๆ

ธุรกิจโรงแรมมีโอกาสขยายตัวจากกลุ่มนักท่องเที่ยวและผู้เดินทางไปติดต่อธุรกิจตามต่างจังหวัด สำหรับจังหวัดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว เช่น เชียงใหม่ และสุราษฎร์ธานี ด้วยจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มจากการเดินทางที่สะดวกขึ้นจะเป็นโอกาสให้โรงแรมกลุ่มบูติคคว้าโอกาสจากกลุ่มนักท่องเที่ยว hi-end ที่เน้นคุณภาพและบริการของโรงแรม จากการสำรวจของ STR Global บริษัทที่รวบรวมสถิติธุรกิจโรงแรมทั่วโลก พบว่าโรงแรมบูติค ซึ่งเป็นโรงแรมที่เน้นบรรยากาศ การตกแต่งที่สวยงาม และการให้บริการที่เป็นกันเองนั้น มีอัตราการเข้าพักเฉลี่ย (occupancy rate) สูงกว่าโรงแรมประเภทอื่นๆ ถึง 13% ดังนั้นผู้ประกอบการโรงแรมตามจังหวัดท่องเที่ยวต่างๆ จึงอาจต่อยอดกระแส “บูติค” ด้วยการพัฒนารูปแบบของโรงแรมให้มีเอกลักษณ์และมีสถาปัตยกรรมที่ผสมผสานระหว่างความเป็นท้องถิ่นและความทันสมัย เพื่อรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยว hi-end ในยุคปัจจุบัน ส่วนโรงแรมระดับกลางถึงล่าง อาจมุ่งเน้นจับตลาดนักท่องเที่ยวแบ็คแพ็คที่ต้องการความสะดวกสบายในการเดินทางมากกว่าคุณภาพของโรงแรม โดยตั้งโรงแรมตามแนวสถานีรถไฟ เพื่อให้เหมาะแก่การเดินทางต่อไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ นอกจากนี้ สำหรับหัวเมืองใหญ่ที่มีนักธุรกิจและพนักงานขายเดินทางไปติดต่อกิจการเป็นประจำ เช่น นครราชสีมา ขอนแก่น และนครศรีธรรมราช จะเป็นโอกาสให้โรงแรมระดับกลาง รวมถึงเซอร์วิส อพาร์ทเมนต์ในการขยายธุรกิจเพื่อช่วงชิงเม็ดเงินจากนักธุรกิจเหล่านี้

ธุรกิจอาหารกล่องและอาหารจานด่วน มีแนวโน้มได้รับผลพลอยได้จากกลุ่มนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจที่ต้องการความเร่งด่วนระหว่างการเดินทาง จะเห็นได้ชัดว่าธุรกิจอาหารกล่องและอาหารจานด่วนเพื่อนำไปรับประทานบนขบวนรถไฟ ได้รับความนิยมเป็นอย่างสูงในประเทศที่มีโครงข่ายรถไฟครอบคลุมทั่วประเทศ เช่น ญี่ปุ่น ซึ่งจะมีเอคิบัง (Ekiben) หรืออาหารกล่องขายอยู่ทั่วไปตามสถานีรถไฟ โดยเอคิบังที่ขายในแต่ละสถานีจะเป็นอาหารท้องถิ่นของแต่ละเมือง ทำให้นอกจากผู้บริโภคจะได้รับความอร่อยแล้ว ยังได้รู้พื้นถึงประวัติความเป็นมาของแต่ละเมืองในระหว่างการเดินทางด้วย อีไอซีมองว่า ผู้ประกอบการไทยอาจใช้แนวทางของญี่ปุ่นเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่อาหารกล่องที่ขายตามสถานีรถไฟ เช่น สร้างรูปลักษณ์ของบรรจุภัณฑ์ให้มีลักษณะคล้ายปีโนโต และบรรจุผลิตภัณฑ์ OTOP ของแต่ละจังหวัด เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวที่ใช้รถไฟในการสัญจรไปตามสถานที่ต่างๆ

การก่อสร้างรถไฟรางคู่และรถไฟฟ้ามหานครในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลนั้นส่งผลต่อลักษณะธุรกิจที่คล้ายคลึงกัน แต่ด้วยโครงข่ายรถไฟรางคู่ที่มีการกระจายครอบคลุมไปทั่วประเทศทำให้เกิดผลกระทบในวงกว้างมากกว่า โดยในระยะเริ่มต้นของการก่อสร้างรถไฟรางคู่ทั้ง 3 สายจะทำให้เกิดเม็ดเงินหมุนเวียนในธุรกิจก่อสร้างและระบบรถไฟถึง 40,000 และ 10,000 ล้านบาท ตามลำดับ ส่วนในระยะยาว อีไอซีมองว่า ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์และธุรกิจค้าส่งค้าปลีกในจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น บุรีรัมย์ สุรินทร์ นครราชสีมา และ อุบลราชธานี ยังมีศักยภาพที่จะขยายต่อไปได้อีก ทั้งนี้ รวมถึงธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ธุรกิจท่องเที่ยวและนันทนาการก็มีแนวโน้มที่จะเติบโตในอนาคตอีกด้วย

โครงการระบบรางเอื้อโอกาสธุรกิจใดบ้าง?



รถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

- รถไฟฟ้าในระยะสั้น 4 โครงการ
- รถไฟฟ้าในระยะกลาง 4 โครงการ
- รถไฟฟ้าในระยะยาว 6 โครงการ

- ปูนซีเมนต์
- เหล็ก

- ระบบอาณัติสัญญาณ
- ระบบควบคุม
- ระบบไฟฟ้า
- ระบบบัตรโดยสาร

- การเดินรถ
- การซ่อมบำรุง

- คอนโดมีเนียม
- บ้านเดี่ยวและทาวน์เฮาส์
- มินบุรี
- ดอนเมือง
- บางกอกน้อย
- ลาดพร้าว
- บางซื่อ
- ลาดพร้าว

- ซูเปอร์มาร์เก็ต
- บางใหญ่ และบางบัวทอง
- มินบุรี
- บางนา
- หลักสี่ และดอนเมือง
- สายไหม

- โฆษณา
- LCD/LED
- รักษาความปลอดภัย
- บริษัททำความสะอาด
- รับฝากรถยนต์
- ไฟฟ้า

ธุรกิจก่อสร้าง

ธุรกิจวัสดุก่อสร้าง

ธุรกิจระบบรถไฟและอุปกรณ์

ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์

ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

ธุรกิจค้าปลีก

ธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

รถไฟรางคู่

- รถไฟรางคู่ 17 โครงการ
- รถไฟเส้นทางใหม่ 6 โครงการ



- หมอนคอนกรีต



- ระบบอาณัติสัญญาณ
- ระบบควบคุม
- ระบบไฟฟ้า



- ขนส่งสินค้า
- คลังสินค้า



- บ้านเดี่ยวและทาวน์เฮาส์
- ศรีสะเกษ
- บุรีรัมย์
- อุตรธานี
- สุรินทร์



- ไฮเปอร์มาร์เก็ต
- บุรีรัมย์
- นครราชสีมา
- สุรินทร์
- อุตรธานี
- อุบลราชธานี



- โรงแรม
- ท่องเที่ยว
- ศูนย์การประชุม
- อาหารและเครื่องดื่ม



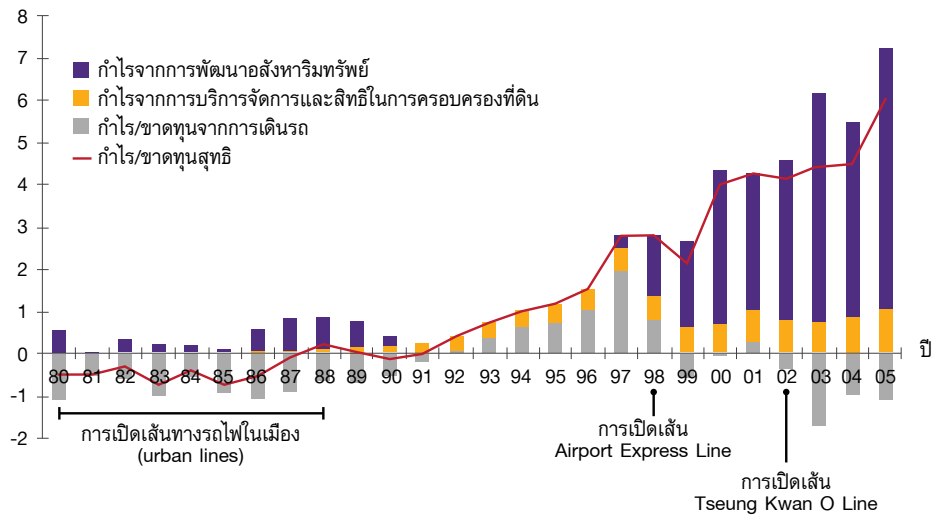
ไม่ว่าจะเป็นโครงการรถไฟฟ้าในเมืองหรือโครงการรถไฟระหว่างเมือง พบว่า การพัฒนาระบบขนส่งทางรางส่วนใหญ่ มักไม่ได้ผลกำไรจากค่าโดยสาร (fare box revenue) เท่าใดนัก เนื่องจากเป็นโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่มีการใช้เงินลงทุนสูงและเน้นให้บริการประชาชนเป็นหลัก จากการรวบรวมข้อมูลผลการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการรถไฟรูปแบบต่างๆ พบว่า โดยทั่วไปโครงการเหล่านี้มีระยะการคืนทุนไม่ต่ำกว่า 15 ปีหากพึ่งพาเฉพาะรายได้หลักจากค่าโดยสาร ซึ่งถือว่าคืนทุนค่อนข้างช้าเมื่อเทียบกับธุรกิจโครงสร้างพื้นฐานประเภทโรงไฟฟ้าที่มีระยะคืนทุนประมาณ 7-10 ปี อีกทั้งยังไม่สามารถปรับค่าโดยสารขึ้นได้มากนัก เนื่องจากเป็นโครงสร้างพื้นฐานเพื่อบริการประชาชนในการเดินทาง ส่งผลให้โครงการโดยส่วนใหญ่ มักจะประสบกับภาวะการขาดทุนค่อนข้างนานในช่วงแรกของการเปิดให้บริการ ทั้งนี้ ผู้ให้บริการเดินรถเองก็ได้ตระหนักถึงจุดอ่อนดังกล่าว และได้พยายามหาแหล่งรายได้เสริมต่างๆ เพื่อช่วยสร้างผลประกอบการให้ดีขึ้น เช่น การให้เช่าพื้นที่บริเวณสถานี และการประกอบธุรกิจโฆษณาทั้งบริเวณนอกและในตัวรถไฟรวมถึงบริเวณสถานี เป็นต้น แต่ยังไม่ถือเป็นการใช้พื้นที่อย่างเต็มที่จากการพัฒนาโครงการขนส่งทางรางเท่าใดนัก

แนวคิดการพัฒนาเมืองโดยผสมผสานระหว่างการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และการขนส่งมวลชน หรือ Transit Oriented Development (TOD) ได้ถูกหยิบยกขึ้นมาเป็นแนวทางในการพัฒนาที่ดินบริเวณรอบสถานีรถไฟหรือบริเวณที่มีแนวรถไฟฟ้าผ่าน เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด จากการก่อสร้างโครงการรถไฟรูปแบบต่างๆ โดยทั่วไปแล้วราคาที่ดินมักปรับตัวสูงขึ้นทันทีข่าวประกาศแผนการก่อสร้างระบบขนส่งทางราง ดังนั้น เพื่อเก็บเกี่ยวผลประโยชน์สูงสุดจากราคาที่ดินที่ปรับขึ้นเหล่านี้ จึงเกิดแนวคิดการพัฒนาเมืองผสมผสานระหว่างการขนส่งมวลชนและอสังหาริมทรัพย์ หรือ TOD ซึ่งได้รับความนิยมอย่างแพร่หลายในต่างประเทศ เช่น ฮองกง และญี่ปุ่น โดยเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากภาครัฐจะเป็นผู้ดำเนินการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เช่น ที่อยู่อาศัย สถานศึกษา สำนักงาน โรงเรียน โรงพยาบาล และ/หรือ ระบบขนส่งทางรางควบคู่ไปด้วยกัน ส่วนภาครัฐจะนำรายได้ส่วนแบ่งจากการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เหล่านี้มาสนับสนุนกิจการรถไฟ อีกทั้ง ผู้ที่อยู่อาศัยรายรอบสถานีรถไฟที่เติบโตขึ้นยังส่งผลต่อภาพรวมอุปสงค์ในการโดยสารทางรถไฟอย่างสม่ำเสมอซึ่งส่งผลบวกต่อกิจการรถไฟอีกด้วย

แนวความคิด TOD ได้รับการพิสูจน์แล้วว่าเป็นแนวทางการพัฒนาที่ประสบความสำเร็จทั้งด้านธุรกิจและสังคม เช่น กรณีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในฮ่องกง บริเวณสถานีรถไฟ Hang Hua และ Lohas ซึ่งแต่เดิมเป็นที่ว่างเปล่า การรถไฟฟ้ามหานครฮ่องกงได้ทำการออกแบบให้มีสถานีรถไฟฟ้ามหานครทั้งในย่านธุรกิจและย่านชานเมืองเพื่อเปิดโอกาสให้มีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ต่อเนื่อง โดยในการพัฒนาที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานครของฮ่องกงจะมีการแบ่งเป็นโซนต่างๆ เช่น โซนคอนโดมิเนียมที่พักอาศัย โซนศูนย์การค้า โซนอาคารสำนักงาน และโซนพื้นที่สีเขียว เป็นต้น อีกทั้งการออกแบบโครงการส่วนใหญ่ยังมุ่งเน้นสำหรับกลุ่มคนรายได้ปานกลางที่มีกำลังซื้อและพึ่งพาระบบขนส่งสาธารณะเป็นหลัก หลังจากออกแบบแล้วเสร็จ ทางรถไฟฟ้ามหานครฮ่องกงได้ทำการเปิดประมูลเพื่อให้เอกชนที่สนใจเข้ามาลงทุนโดยมีการแบ่งเฟสการลงทุนเป็นระยะเพื่อให้สอดคล้องกับอุปสงค์ที่จะค่อยๆ ปรับตัวสูงขึ้น ผลจากการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในย่านต่างๆ ทำให้การรถไฟฟ้ามหานครสามารถคืนทุนจากโครงการรถไฟฟ้ามหานครภายในระยะเวลาเพียง 8 ปี และมีผลประกอบการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

13 การลงทุนจากการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์บริเวณโดยรอบสถานีขนส่งระบบราง ควบคู่ไปกับการเดินรถไฟในเขตบริหารพิเศษฮ่องกงทำให้บริษัทเดินรถสามารถคืนทุนได้ภายใน 8 ปี

หน่วย: พันล้านดอลลาร์ฮ่องกง



ที่มา: เอกสารประกอบการบรรยายหัวข้อ “Rail + Property+ Pedestrian Model (RPP): case study of Hong Kong and implication for Thailand”, ดร.เอกชัย สุมาลี

14 การออกแบบพื้นที่บริเวณสถานี LOHAS Park แบบผสมผสานระหว่างการพัฒนาระบบรางและอสังหาริมทรัพย์ในเขตบริหารพิเศษฮ่องกง ทำให้มีการใช้ประโยชน์จากการก่อสร้างทางรถไฟมากที่สุด



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ LOHAS Property

อีไอซีมองว่าแนวความคิดการพัฒนา TOD เป็นแนวคิดหนึ่งที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้กับไทยเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางของไทย โดยเฉพาะการพัฒนากระบวนรถไฟฟ้ามหานครและรถไฟฟ้าชานเมือง และบริเวณรอบสถานี TOD เนื่องจากยังมีที่ดินในหลายพื้นที่ที่ยังสามารถพัฒนาตามแนวความคิด TOD ได้ ยกตัวอย่างเช่น บริเวณบางปะกิง สมุทรปราการ ยังเป็นพื้นที่ดินว่างเปล่าและซึ่งจะมีการขยายเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียวทางตอนใต้ต่อไปในอนาคต และบริเวณบางแคและพุทธมณฑลสาย 4 ที่จะมีการขยายเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งถือว่าเป็นโอกาสที่ดีทั้งสำหรับผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าในปัจจุบันและนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องการจะก้าวเข้าสู่ธุรกิจเดินรถไฟฟ้าในอนาคต

นอกจากธุรกิจต่างๆ ที่ได้กล่าวไปข้างต้น การขยายตัวของโครงการรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑล 4 โครงการและโครงการรถไฟฟ้าในระยะเวลาเริ่มต้นทั้ง 3 โครงการยังทำให้เกิดการจ้างงานตามมาอีกกว่า 28,000 และ 21,000 ตำแหน่งตามลำดับ อีไอซีประเมินว่า ในระยะการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า 4 เส้นทางในระยะเริ่มต้นจะก่อให้เกิดการจ้างงานวิศวกรและสถาปนิกถึงกว่า 2,200 ตำแหน่ง รวมถึงแรงงานที่มีฝีมือและไร้ฝีมือ (unskilled labor) อีกกว่า 25,000 ตำแหน่ง และเมื่อเข้าสู่ระยะการเดินรถจะก่อให้เกิดการจ้างงานในส่วนพนักงานประจำสถานีกว่า 500 คน พนักงานรักษาความปลอดภัยและพนักงานทำความสะอาดบริเวณสถานี อีกกว่า 350 และ 170 ตำแหน่ง ตามลำดับ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าเหล่านี้ นอกจากจะเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจในระยะสั้นจากการลงทุนก่อสร้างและระบบรถไฟฟ้าแล้ว ยังก่อให้เกิดการจ้างงานในระยะยาวอีกด้วย ด้านการก่อสร้างรถไฟฟ้าทั้ง 3 สาย ประเมินว่า ในระยะการก่อสร้างจะก่อให้เกิดการจ้างงานวิศวกรและสถาปนิกถึงกว่า 2,500 ตำแหน่ง รวมถึงแรงงานที่มีฝีมือและไร้ฝีมือ (unskilled labor) อีกกว่า 18,000 ตำแหน่ง ซึ่งนอกจากเป็นการสร้างงานส่วนภูมิภาคแล้ว สิ่งตามมาคือการใช้จ่ายใช้สอยของบุคลากรและแรงงานดังกล่าวตามจังหวัดต่างๆ และสุดท้ายจะส่งผลบวกต่อการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (Gross Provincial Product: GPP) นั้นเอง

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางมิได้เป็นเพียงแค่การสร้างเสริมประสิทธิภาพในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าให้กับประเทศเท่านั้น หากแต่จะก่อให้เกิดธุรกิจอื่นๆ ตามมาอีกมากมาย อาทิ ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์และธุรกิจค้าส่งค้าปลีกทั้งในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลและต่างจังหวัด ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งในส่วนของการเดินรถไฟฟ้าเองและในส่วนการขนส่งด้วยยานพาหนะต่อเนื่องอื่นๆ รวมไปถึงธุรกิจคลังสินค้า ธุรกิจโรงแรม ร้านอาหาร เป็นต้น อีกทั้งยังก่อให้เกิดการจ้างงานอีกกว่า 50,000 ตำแหน่งซึ่งเป็นการกระจายรายได้และกระตุ้นเศรษฐกิจทางอ้อม ถึงแม้ว่า โครงการรถไฟฟ้าทุกประเภทมีโอกาสที่จะเผชิญกับการขาดทุนในช่วงการดำเนินการเนื่องจากมีการใช้เม็ดเงินลงทุนสูงและใช้บุคลากรจำนวนมาก แต่ถ้าหากมีการนำเอาแนวความคิดพัฒนาเมืองโดยผสมผสานระหว่างการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และการขนส่งมวลชน (TOD) เข้ามาใช้ควบคู่ก็สามารถสร้างประสิทธิภาพให้การลงทุนชัดเจนและเป็นระบบมากขึ้น ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาทางการเงินในที่สุด



3

ขยายสนามบิน สู่การพัฒนาธุรกิจภาคพื้นดิน

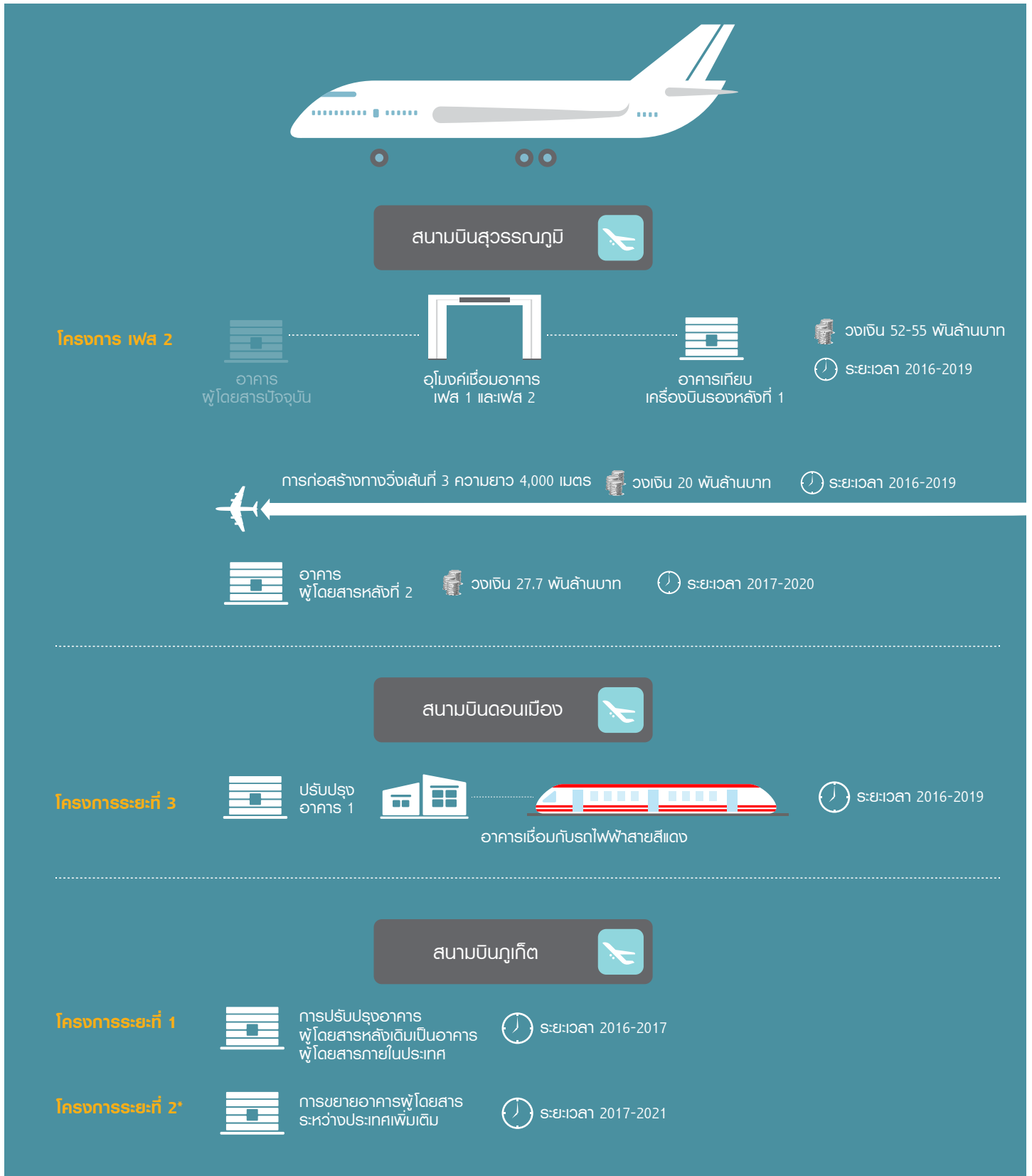
การขนส่งทางอากาศจัดเป็นรูปแบบการขนส่งที่สะดวกและรวดเร็วที่สุด โดยในปัจจุบัน ผู้คนต่างก็มีแนวโน้มที่จะสัญจรโดยใช้รูปแบบดังกล่าวเพิ่มมากขึ้น ทำให้ภาครัฐมีความจำเป็นต้องพัฒนาสนามบิน ทั้งสนามบินสุวรรณภูมิ ดอนเมือง และภูเก็ต เพื่อรองรับกับการขยายตัวของผู้โดยสารทางอากาศที่มีแนวโน้มเติบโตอย่างก้าวกระโดด ทั้งนี้ การพัฒนาสนามบินไม่เพียงแต่จะทำให้การเดินทางมีความสะดวกขึ้น แต่ยังส่งผลต่อเศรษฐกิจและธุรกิจที่เกี่ยวข้องอีกเป็นจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็นธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง ขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยาน และธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่นๆ ทั้งนี้จึงถือเป็นโอกาสสำคัญของภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในการคว้าโอกาสทางธุรกิจที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ

สนามบินจัดเป็นประตูด่านแรกในการเข้าออกของประเทศที่นับวันจะทวีความสำคัญมากยิ่งขึ้น โดยจากสถิติของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พบว่าปริมาณผู้โดยสารทางอากาศระหว่างปี 2009 และ 2014 มีจำนวนเพิ่มขึ้นกว่า 11% ต่อปี ยิ่งไปกว่านั้น การเดินทางทางอากาศยังเป็นรูปแบบหลักที่นักท่องเที่ยวต่างชาติใช้เพื่อเดินทางมาสู่ไทย โดยมีสัดส่วนสูงถึง 82% ของการเดินทางทั้งหมด และมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่องเพราะเป็นรูปแบบการเดินทางที่สะดวกสบายและปลอดภัยเมื่อเทียบกับการเดินทางทางถนน ทั้งนี้ จากข้อมูลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศพบว่า มีผู้เสียชีวิตจากการเดินทางทางอากาศโดยเฉลี่ยประมาณ 200-500 รายต่อปี ในขณะที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงกว่า 1 ล้านรายต่อปี ซึ่งถ้าหากไทยสามารถพัฒนาศักยภาพให้กลายเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคได้ จะทำให้มีทั้งเที่ยวบินและผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ตามมาด้วยการจับจ่ายใช้สอยจากปริมาณนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น และท้ายที่สุดจะสนับสนุนให้เศรษฐกิจโดยรวมของประเทศเติบโตขึ้นนั่นเอง

เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารทางอากาศที่มีแนวโน้มขยายตัวและยกระดับให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ภาครัฐจึงพยายามอย่างยิ่งยวดในการพัฒนาสนามบินหลายแห่ง ในปัจจุบัน สนามบินหลัก 3 แห่งของไทย ได้แก่ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง และภูเก็ต มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเพียง 70 ล้านคนต่อปี ในขณะที่ปริมาณผู้โดยสารของสนามบินทั้ง 3 แห่งมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเป็น 95 ล้านคนต่อปี ในปี 2016 รวมถึงสนามบินมีพื้นที่ไม่เพียงพอที่จะรองรับเครื่องบินที่จะจอดค้างคืน ด้วยเหตุนี้ ภาครัฐจึงมีแนวนโยบายเร่งผลักดันโครงการพัฒนาสนามบินให้สอดคล้องกับการขยายตัวของจำนวนผู้โดยสารและอุตสาหกรรมการบิน ยกตัวอย่างเช่น 1) โครงการพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศ ที่มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยกว่า 6% ต่อปี ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา 2) โครงการพัฒนาสนามบินดอนเมือง เพื่อรองรับการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำที่มีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2015 สนามบินดอนเมืองถือเป็นศูนย์กลางของสายการบินต้นทุนต่ำที่ใหญ่ที่สุดในโลก เนื่องจากสามารถรองรับผู้โดยสารได้กว่า 22.5 ล้านคนต่อปี ซึ่งสูงกว่าสนามบิน LCCT ของมาเลเซียที่เคยครองอันดับ 1 มาก่อนหน้านี้ และ 3) โครงการพัฒนาสนามบินภูเก็ต เพื่อรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวในจังหวัดที่กำลังอยู่ในช่วงขยายตัวกว่า 18% ต่อปี ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา

ทั้งนี้ อีโอซีคาดว่าเมื่อโครงการพัฒนาสนามบินทั้ง 3 แห่งแล้วเสร็จภายในปี 2021 จะทำให้สามารถรองรับผู้โดยสารทั้งในและต่างประเทศได้เพิ่มขึ้นกว่า 2 เท่าเป็น 140 ล้านคนต่อปี

15 แผนการพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิ ดอนเมือง และภูเก็ต ในช่วงปี 2016-2021



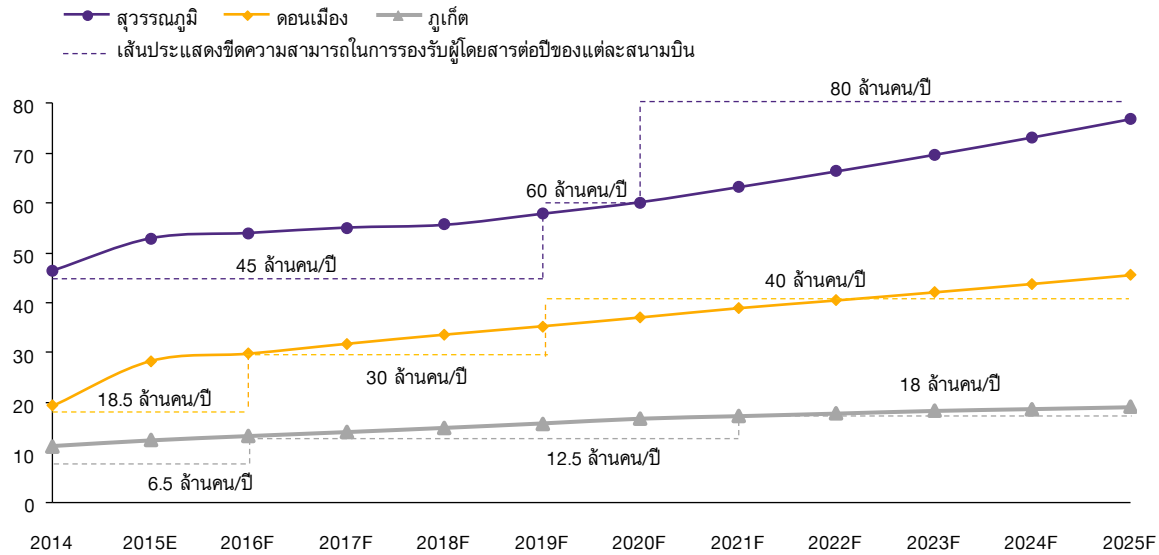
* อยู่ระหว่างการพิจารณาปรับปรุงแผนการดำเนินงาน

ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

16 เมื่อโครงการพัฒนาศูนย์บินทั้ง 3 แห่งแล้วเสร็จภายในปี 2021 จะทำให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นกว่า 2 เท่า

คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ดอนเมือง และภูเก็ต เทียบกับขีดความสามารถของสนามบิน

หน่วย: ล้านคน



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

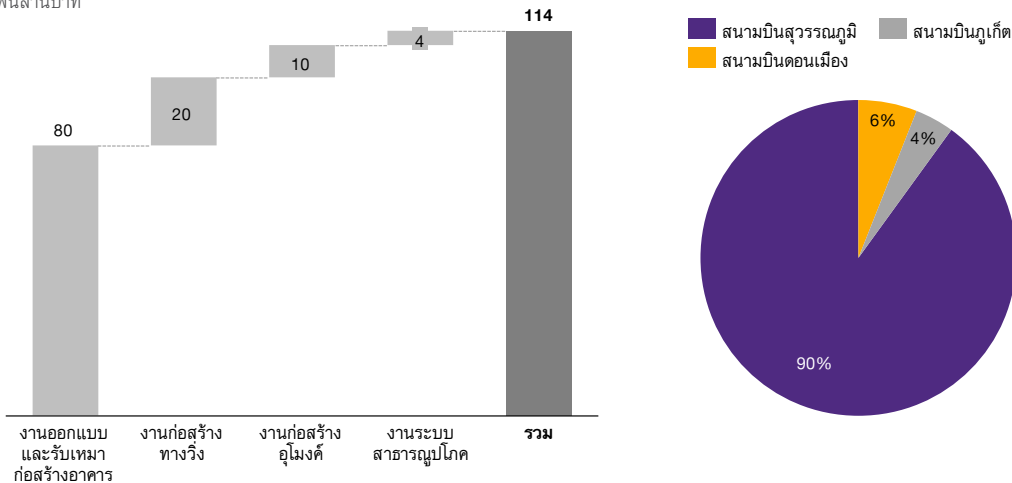
ทั้งนี้ โครงการพัฒนาศูนย์บินทั้ง 3 แห่งดังกล่าว จะส่งผลกระทบต่อธุรกิจและเศรษฐกิจไทยในหลากหลายมิติ โดยในช่วงระยะเวลาดำเนินการ ธุรกิจรับเหมาก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างจะได้รับประโยชน์อย่างเด่นชัด และเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ธุรกิจที่จะได้รับอานิสงส์ตามมา ได้แก่ ธุรกิจการบินและธุรกิจเกี่ยวเนื่อง และธุรกิจท่องเที่ยว

ภายในช่วงการพัฒนาสนามบิน ธุรกิจรับเหมาก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างจะได้รับประโยชน์สูงสุด ทั้งในส่วนของการก่อสร้างอาคาร งานก่อสร้างทางวิ่ง งานก่อสร้างอุโมงค์ และงานสาธารณูปโภค โดยรวมมูลค่าโครงการสูงถึง 1.14 แสนล้านบาท ทั้งนี้ วัสดุก่อสร้างส่วนใหญ่ประมาณ 80% เช่น ปูนซีเมนต์และเหล็ก สามารถจัดหาและผลิตได้ในประเทศ จึงถือเป็นโอกาสสำหรับผู้ผลิตวัสดุก่อสร้างที่จะได้รับอานิสงส์ตามมา

17 การพัฒนาสนามบินจะทำให้ธุรกิจรับเหมาก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างได้รับประโยชน์โดยตรง สูงถึง 1.14 แสนล้านบาท

รายละเอียดงบประมาณพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิ ดอนเมือง และภูเก็ต

หน่วย: พันล้านบาท



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ธุรกิจการบิน ข้อมเครื่องบินและธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่นๆ มีแนวโน้มจะพลิกโฉมอย่างมีนัยสำคัญ ในส่วนของสายการบินต่างๆ จะได้รับประโยชน์จากปริมาณผู้โดยสารที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเกือบ 50% จาก 95 ล้านคนต่อปี ในปี 2015 เป็น 140 ล้านคน ต่อปีภายในปี 2025 คิดเป็นจำนวนเที่ยวบินที่จะเพิ่มกว่า 280,000 เที่ยวบินต่อปี ในส่วนผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศมีแนวโน้มได้รับอานิสงส์จากความต้องการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งนอกจากจะมีรายได้เพิ่มขึ้นแล้ว ยังทำให้สามารถบริหารต้นทุนต่อหน่วยได้ดีขึ้นจากการประหยัดต่อขนาด (economies of scale) อีกด้วย ทั้งนี้ ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางอากาศตามสนามบินในต่างจังหวัดยังมีปริมาณที่น้อยมาก โดยมีสัดส่วนไม่ถึง 10% ของการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งหมด ทำให้ธุรกิจนี้ยังมีโอกาสเติบโตได้มาก ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศควรคว้าโอกาสนี้และใช้จุดเด่นด้านที่ตั้งของสนามบินในภูมิภาคให้เป็นประโยชน์ ยกตัวอย่างเช่น การใช้สนามบินขนาดใหญ่ นครพนม และตาก ซึ่งอยู่บริเวณใกล้เคียงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นจุดกระจายสินค้าที่มีความต้องการเร่งด่วน เป็นต้น

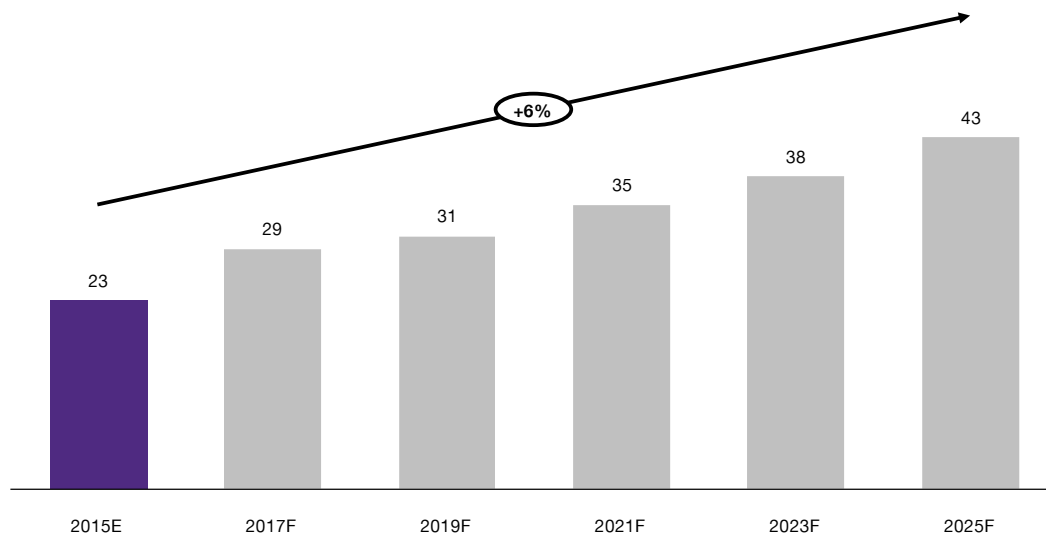
สำหรับธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่นๆ เช่น ธุรกิจขายน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน และธุรกิจอาหารและเครื่องดื่มสำหรับให้บริการบนเครื่องบินและภาคพื้นดิน เป็นอีกหนึ่งกลุ่มธุรกิจที่จะได้รับผลพลอยได้ตามมา โดยทั่วไปแล้วค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานมีสัดส่วนที่สูงถึง 30-40% ของค่าใช้จ่ายทั้งหมดของสายการบิน ซึ่งในปี 2015 คาดว่าปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานในไทยสูงถึง 36 ล้านบาร์เรลต่อปี และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นกว่า 50% เป็น 54 ล้านบาร์เรลต่อปีภายในปี 2025 ตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ ธุรกิจอาหารและเครื่องดื่มสำหรับให้บริการบนเครื่องบินและภาคพื้นดินก็เป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่จะได้อานิสงส์ตามมา โดย Global Industry Analysts Inc. บริษัทวิจัยชั้นนำของโลกคาดการณ์ว่าตลาดอาหารที่ให้บริการบนเครื่องบินในภูมิภาคเอเชียมีแนวโน้มขยายตัวกว่า 6% ต่อปีภายในปี 2020 ซึ่งถือว่ามีการเติบโตสูงที่สุดเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่นๆ จึงถือเป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจอาหารที่ให้บริการบนเครื่องบินและภาคพื้นดินในการวางแผนหาช่องทางสร้างรายได้เพิ่มเติม

ยิ่งไปกว่านั้น เมื่อมีการใช้เครื่องบินในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ย่อมทำให้มีความต้องการซ่อมบำรุงเครื่องบินสูงขึ้นด้วย ในปี 2015 สายการบินของไทยมีเครื่องบินกว่า 250 ลำ ซึ่งจะมีการหมุนเวียนนำไปซ่อมบำรุงทั้งในและต่างประเทศ คิดเป็นมูลค่าสูงถึง 23 พันล้านบาท และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นกว่า 6% ต่อปีตามทิศทางการอุตสาหกรรมการบิน ส่วนในภูมิภาคเอเชีย Boeing คาดการณ์ว่า ภายในปี 2025 สายการบินในเอเชียจะมีความต้องการเครื่องบินสูงกว่า 16,000 ลำหรือเพิ่มขึ้นเกือบ 70% จากปี 2015 โดยเครื่องบินเหล่านี้จำเป็นต้องมีการซ่อมบำรุงเป็นระยะๆ ตามการใช้งานจริง อย่างไรก็ตาม ภัยพิบัติการซ่อมบำรุงในภูมิภาคกลับมีแนวโน้มไม่เพียงพอ เนื่องจากศูนย์ซ่อมที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียนตั้งอยู่ที่สิงคโปร์ ซึ่งมีปัญหาไม่สามารถขยายพื้นที่เพิ่มเติมได้

18 อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงเครื่องบินในไทย มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นกว่า 6% ต่อปี ตามทิศทางของอุตสาหกรรมการบิน

ประมาณการมูลค่าการซ่อมบำรุงเครื่องบินของไทย

หน่วย: พันล้านบาท



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

จากปัจจัยดังกล่าว จึงถือเป็นโอกาสของผู้ประกอบการไทยที่จะช่วงชิงโอกาสนี้จัดตั้งศูนย์ซ่อมเครื่องบินครบวงจร โดยไทยมีข้อได้เปรียบด้านการเป็นฐานผลิตชิ้นส่วนเครื่องบินที่สำคัญของภูมิภาค เช่น ชิ้นส่วนโลหะชิ้นรูปสำหรับอากาศยาน ดังนั้น การตั้งธุรกิจซ่อมบำรุงเครื่องยนต์และชิ้นส่วนจะเป็นการต่อยอดและสร้างมูลค่าเพิ่มจากอุตสาหกรรมเดิมที่มีอยู่แล้ว ซึ่งอีไอเอชี้มองว่าผู้ประกอบการไทยควรเลือกลงทุนในอุตสาหกรรมซ่อมเครื่องบินประเภทลำตัวแคบ เช่น Boeing 737-MAX และ Airbus 319/320/321neo เนื่องจากเป็นรุ่นที่ใช้อยู่อย่างแพร่หลายและมีความถี่ในการบินสูง จึงมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนและซ่อมบำรุงชิ้นส่วน เช่น ชุดฐานล้อ เป็นประจำ ทั้งนี้ ปัจจุบัน ภาครัฐมีแนวนโยบายในการจัดตั้งศูนย์ซ่อมเครื่องบินที่สนามบินอุตะเถา และเอกชนต่างชาติหลายรายเริ่มแสดงความสนใจเข้ามาจัดตั้งศูนย์ซ่อมเครื่องบินดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็น Air France หรือ Lufthansa ซึ่งผู้ประกอบการไทยอาจร่วมมือกับบริษัทผู้ผลิตหรือซ่อมบำรุงเครื่องบินที่มีศักยภาพเหล่านี้ เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งของธุรกิจ และนำเอาเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้ อันจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงและทำให้สามารถบริหารต้นทุนได้ดีขึ้น

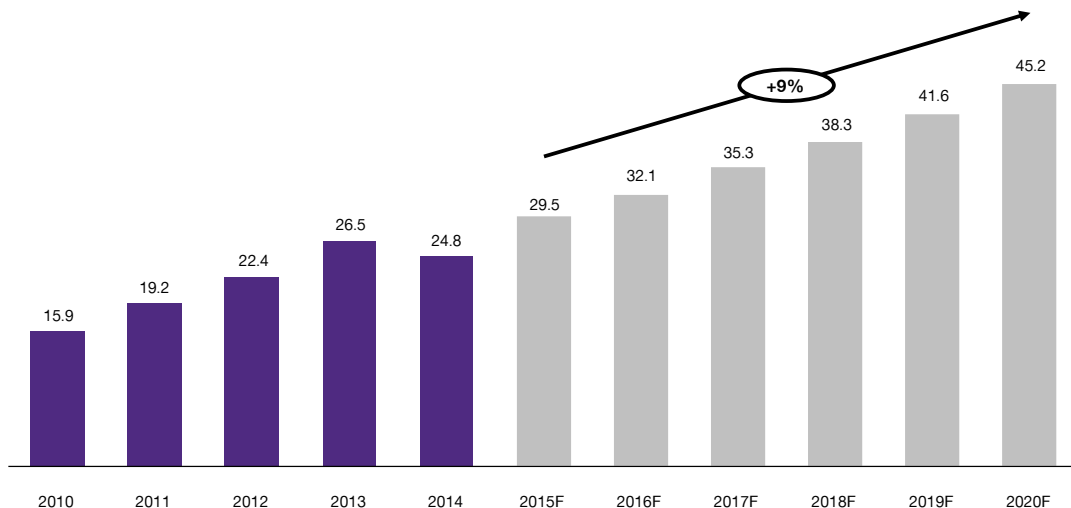
ทั้งนี้ เนื่องจากอุตสาหกรรมซ่อมเครื่องบินเป็นอุตสาหกรรมเฉพาะและต้องการคุณภาพในการให้บริการสูง ดังนั้น เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับสายการบินที่จะเข้ามาใช้บริการ ทางภาครัฐและเอกชนที่มีความสนใจในการทำธุรกิจซ่อมบำรุงควรประสานงานกับภาคการศึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมในด้านทักษะและฝีมือของบุคลากร และใช้จุดเด่นด้านแรงงานที่มีคุณภาพแต่มีต้นทุนต่ำกว่าสิงคโปร์ประมาณ 6 เท่าเป็นตัวชูโรง

ธุรกิจท่องเที่ยวและนันทนาการ เช่น การจัดประชุมและงานนิทรรศการ โรงแรม เอเจนซีทัวร์ และร้านอาหาร มีโอกาสได้ประโยชน์สูงหลังจากการพัฒนาสนามบิน อีโอซีประเมินว่า ภายในปี 2020 จะมีผู้โดยสารเดินทางเข้าออกผ่านสนามบินหลักทั้ง 3 แห่ง (สุวรรณภูมิ ดอนเมือง และภูเก็ต) กว่า 120 ล้านคน และมีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมาไทยเพิ่มขึ้นจาก 28 ล้านคนต่อปี เป็น 45 ล้านคนต่อปี หรือเพิ่มขึ้นกว่า 10% ต่อปี ซึ่งจะทำให้มีเงินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นสูงถึง 1 ล้านล้านบาทต่อปี ถือเป็นโอกาสของธุรกิจท่องเที่ยวและธุรกิจต่อเนื่องที่จะพัฒนารูปแบบทางธุรกิจใหม่ๆ และแสวงหาแนวทางการสร้างรายได้เพิ่มเติม

19 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาไทย มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็น 45 ล้านคนต่อปี ภายในปี 2020

จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาในไทย

หน่วย: ล้านคน



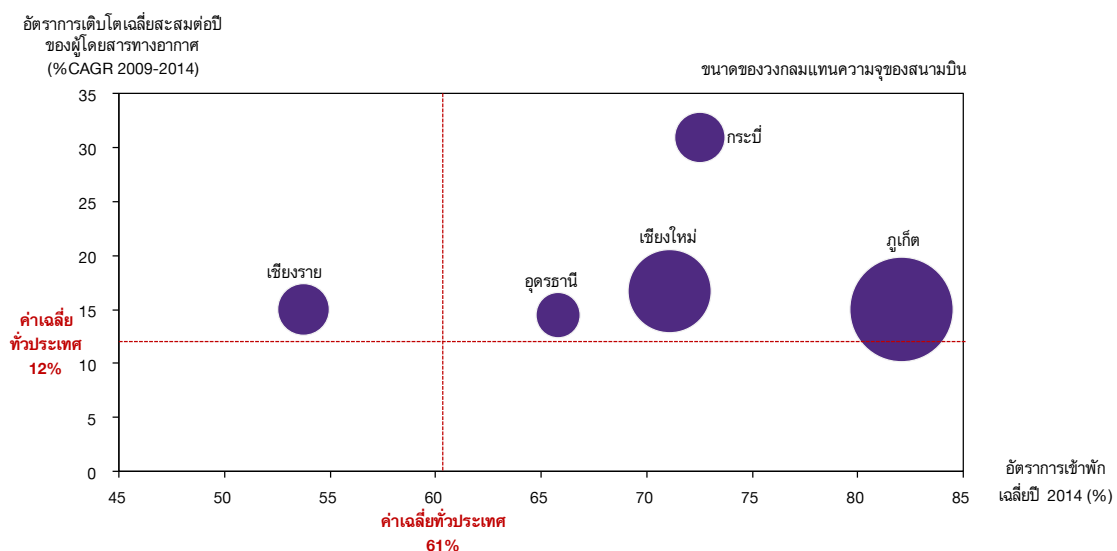
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ด้วยสนามบินที่มีศักยภาพสูงขึ้น จะส่งเสริมให้อุตสาหกรรมการจัดประชุม การท่องเที่ยวเพื่อเป็นรางวัลสำหรับความสำเร็จหรือผลงาน การจัดประชุมนานาชาติ และการจัดนิทรรศการ (Meetings, Incentives, Conventions, and Exhibitions: MICE) มีแนวโน้มขยายตัวได้สูงในเชียงใหม่และภูเก็ต อุตสาหกรรม MICE ถือเป็นกลไกสำคัญของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเชิงธุรกิจที่มีอัตราการเติบโตสูง และมีความสำคัญต่อการจ้างงานและการสร้างรายได้ของประเทศ โดยในปี 2015 คาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาประชุม จัดนิทรรศการ และท่องเที่ยวเพื่อเป็นรางวัลสำหรับความสำเร็จหรือผลงานกว่า 1 ล้านคน ก่อให้เกิดเม็ดเงินหมุนเวียนสูงถึง 1 แสนล้านบาท อีโอซีมองว่าเชียงใหม่และภูเก็ตเป็นกลุ่มจังหวัดที่มีโอกาสว่าเม็ดเงินจากการเดินทางเข้ามาของนักเดินทางกลุ่ม MICE มากที่สุด เนื่องจากเป็นจังหวัดใหญ่ที่มีแผนงานการขยายสนามบินระหว่างประเทศและยังมีศูนย์นิทรรศการและสถานที่จัดงานรูปแบบเฉพาะอีกด้วย โดยปัจจุบัน เชียงใหม่มีศูนย์นิทรรศการ 1 แห่ง และสถานที่จัดงานรูปแบบเฉพาะ 3 แห่ง ส่วนภูเก็ตมีสถานที่จัดงานรูปแบบเฉพาะ 3 แห่ง ทั้งนี้ ในระยะยาว หากมีนักท่องเที่ยวเดินทางมาประชุมเพิ่มขึ้น ผู้ประกอบการยังสามารถสร้างศูนย์นิทรรศการและสถานที่จัดงานรูปแบบเฉพาะเพิ่มเติม เพราะยังมีปริมาณพื้นที่ที่ค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับกรุงเทพฯ ที่มีศูนย์นิทรรศการ 7 แห่งและสถานที่จัดงานรูปแบบเฉพาะถึง 15 แห่ง

สำหรับธุรกิจโรงแรมนั้น ผู้ประกอบการควรมองหาโอกาสเข้าไปลงทุนตามเมืองท่องเที่ยวที่มีศักยภาพและมีการเติบโตของผู้โดยสารทางอากาศสูง ยกตัวอย่างเช่น ภูเก็ต ซึ่งมีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารทางอากาศในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาสูงถึง 15% ต่อปี โดยนอกจากจะมีนักท่องเที่ยวยุโรปที่เดินทางมาพักที่ภูเก็ตเป็นจำนวนมากแล้ว ยังมีปัจจัยบวกเพิ่มเติมมาจากกลุ่มนักท่องเที่ยวเอเชีย ทั้งจีน มาเลเซีย และอินเดีย ที่มีแนวโน้มขยายตัวสูงอีกด้วย โดยปัจจุบัน อัตราการเข้าพักเฉลี่ยในภูเก็ตอยู่ในระดับที่สูงเมื่อเทียบกับเมืองท่องเที่ยวอื่นๆ สะท้อนให้เห็นอุปสงค์ของนักท่องเที่ยวที่ยังดีอยู่ อย่างไรก็ตาม ด้วยข้อจำกัดด้านทำเลที่ดีซึ่งเหลืออยู่ไม่มากนัก ทำให้นักลงทุนอาจจะต้องมองหาจุดเด่นทางด้านอื่นๆ ของโรงแรมเพิ่มเติมเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว

20 ภูเก็ตเป็นจังหวัดที่มีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารทางอากาศ และอัตราการเข้าพักเฉลี่ยอยู่ในระดับสูงเมื่อเทียบกับเมืองท่องเที่ยวอื่นๆ

เปรียบเทียบศักยภาพในการเติบโตของโรงแรมตามเมืองท่องเที่ยวที่มีสนามบินระหว่างประเทศ



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคมและการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

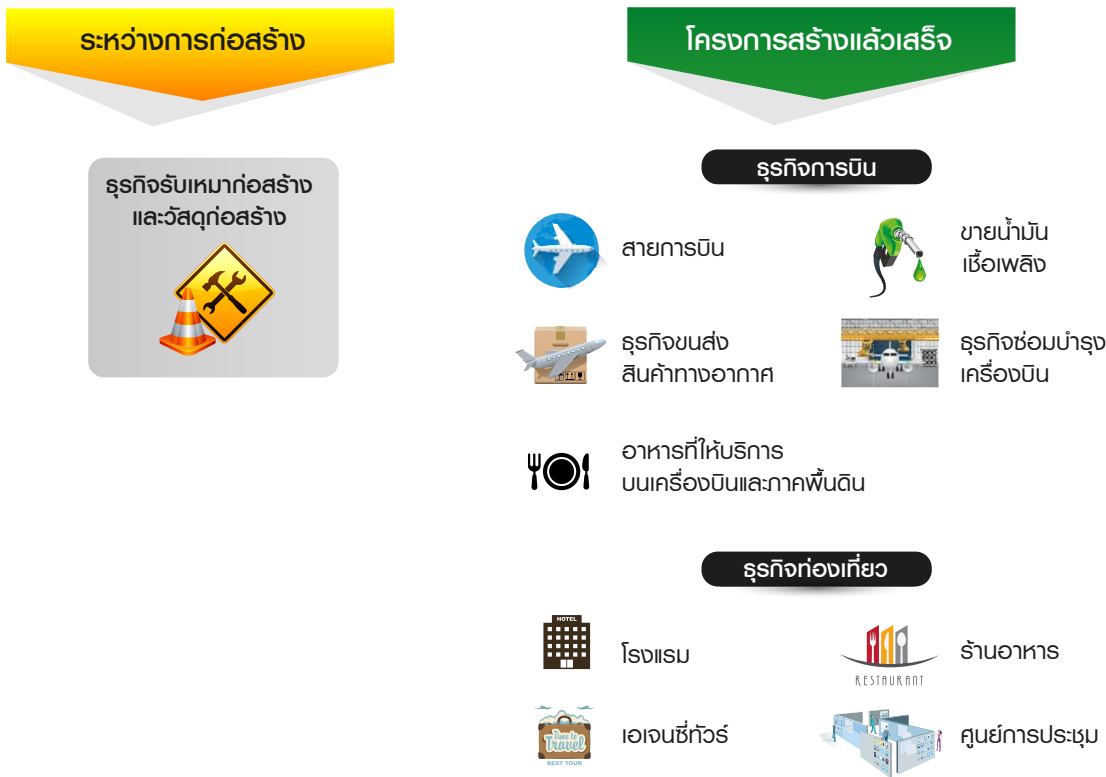
ทั้งนี้ “โรงแรมแคปซูล” (capsule hotel) เป็นอีกหนึ่งรูปแบบธุรกิจตามแนวสนามบินที่น่าสนใจ และเหมาะแก่การลงทุนสำหรับผู้ประกอบการ SMEs โรงแรมแคปซูลมีลักษณะเป็นห้องเล็กๆ รูปร่างคล้ายแคปซูล เพื่อให้บริการที่พักรายชั่วโมงหรือค้างคืนแก่ผู้โดยสารต่อเครื่องในราคาประหยัด โดยแนวคิดดังกล่าวเริ่มได้รับความนิยมอย่างแพร่หลายในหลายประเทศ เช่น ญี่ปุ่นและอังกฤษ เนื่องจากเหมาะสำหรับผู้โดยสารที่ต้องขึ้นเครื่องในเวลาเช้าตรู่ หรือผู้โดยสารที่มีเวลาเหลือค่อนข้างมากระหว่างรอเปลี่ยนเครื่องและไม่ต้องการเสียค่าห้องพักในอัตราที่สูง ซึ่งสอดคล้องกับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวต่างชาติกลุ่มสะพายเป้ (backpacker) ในไทย ที่มีแนวโน้มเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวด้วยตนเองและมีงบประมาณที่จำกัด ดังนั้นผู้ประกอบการ SMEs อาจจับกระแสดังกล่าวและนำมาประยุกต์ใช้กับธุรกิจโรงแรมของไทย โดยอาจพิจารณาสร้างโรงแรมแคปซูลในบริเวณใกล้ๆ สนามบิน หรือใกล้ระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถเชื่อมต่อไปยังสนามบินได้สะดวก เช่น แอร์พอร์ตลิงก์ สถานีเพชรบุรีและสถานีมักกะสัน รวมถึงจัดสิ่งอำนวยความสะดวกเท่าที่จำเป็น เช่น หมอน ผ้าห่ม และนาฬิกาปลุก เพื่อให้สามารถนำเสนอราคาห้องพักในอัตราที่ต่ำได้ อันจะเป็นการตอบโจทย์ความต้องการของลูกค้าเฉพาะกลุ่มและช่วยสร้างความโดดเด่นจากคู่แข่งรายอื่นๆ ในตลาด

สำหรับเอเจนซีทัวร์ ควรมุ่งเน้นเจาะกลุ่มนักท่องเที่ยวจีน ซึ่งเป็นนักท่องเที่ยวกลุ่มหลักที่มีสัดส่วนเกือบ 1 ใน 3 ของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าสู่ไทย และมีแนวโน้มเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2016 นักท่องเที่ยวชาวจีนมีแนวโน้มเดินทางมาไทยกว่า 9.4 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี 2015 กว่า 16% และคิดเป็นสัดส่วนสูงถึง 30% ของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาไทยทั้งหมด อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันเอเจนซีทัวร์มักมุ่งเน้นแต่การท่องเที่ยวแบบประหยัด ดังนั้น เพื่อเพิ่มรายได้จากนักท่องเที่ยวจีน เอเจนซีทัวร์จึงควรปรับกลยุทธ์ โดยอาจจัดโปรแกรมที่เน้นการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพและเน้นกลุ่มเฉพาะมากขึ้น เช่น การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เนื่องจากยังมีนักท่องเที่ยวจีนในระดับกลางถึงสูงที่ต้องการพักผ่อนตามสถานที่ที่มีมาตรฐานสูงอยู่เป็นจำนวนมาก

ในทำนองเดียวกัน ร้านอาหารก็ควรสร้างสรรค์รายการอาหารที่แปลกใหม่เพื่อดึงดูดความสนใจของลูกค้าต่างชาติ ซึ่งอีโอซีมองว่าหากร้านอาหารใช้จุดเด่นของอาหารไทยและสร้างความโดดเด่นด้วยเมนูที่สร้างสรรค์ จะทำให้มีโอกาสประสบความสำเร็จได้มาก ยกตัวอย่างเช่น ร้าน Mango Tango ย่านสยามสแควร์ กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นร้านขนมที่นำเอามะม่วงมาดัดแปลงให้เป็นเมนูต่างๆ เช่น พุดดิ้งและไอศกรีม ถือเป็นตัวอย่างที่ประสบความสำเร็จอย่างเห็นได้ชัด เนื่องจากถูกจัดอันดับโดย Tripadvisor เว็บไซต์ท่องเที่ยวชื่อดัง ให้เป็นร้านขนมที่ไม่ควรพลาดเมื่อมากรุงเทพฯ หรือร้านคั่วไก่นิมมาน เชียงใหม่ ซึ่งนำเอากุ้งเตี้ยคั่วไก่มาเสิร์ฟในรูปแบบของกะทะร้อน ทำให้เกิดความแปลกใหม่ และดึงดูดให้นักท่องเที่ยวจีน ญี่ปุ่น และเกาหลี นิยมมารับประทาน

นอกจากผลกระทบเชิงบวกของการพัฒนาสนามบินที่คาดว่าจะก่อให้เกิดการค้าและการลงทุนแล้ว ยังรวมไปถึงการจ้างงานในธุรกิจที่เกี่ยวข้องอีกเป็นจำนวนมาก อีโอซีประเมินว่า หากโครงการพัฒนาสนามบินทั้ง 3 แห่งแล้วเสร็จ จะทำให้เกิดการจ้างงานทั้งทางตรงและทางอ้อมสูงถึง 68,000 ตำแหน่ง ก่อให้เกิดเงินหมุนเวียนกว่า 1.5 พันล้านบาท ซึ่งจะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจของทั้งจังหวัดและพื้นที่รอบๆ สนามบินได้เป็นอย่างดี

21 การพัฒนาสนามบินจะสร้างโอกาสให้แก่ภาคธุรกิจหลายภาคส่วน ทั้งในช่วงการก่อสร้างและหลังก่อสร้าง



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม กรมการบินพลเรือน และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม มีธุรกิจบางประเภทที่อาจได้รับผลกระทบเชิงลบ เช่น ธุรกิจรถโดยสารปรับอากาศระหว่างเมือง เมื่อมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนส่งทางอากาศที่สมบูรณ์ ย่อมทำให้ผู้คนที่ต้องการความเร่งด่วนในการเดินทางหันมาใช้บริการการขนส่งทางอากาศมากขึ้น ซึ่งแน่นอนว่าจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจรถโดยสารระหว่างเมืองโดยตรง โดยรถโดยสารระหว่างเมืองมีแนวโน้มเสียส่วนแบ่งทางการตลาดให้แก่สายการบิน โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ ที่จำหน่ายราคาตั๋วโดยสารในราคาใกล้เคียงหรือแพงกว่ารถโดยสารระหว่างเมืองเล็กน้อย สิ่งเหล่านี้ทำให้ผู้ประกอบการรถโดยสารระหว่างเมืองจำเป็นต้องปรับกลยุทธ์และเตรียมรับมือกับความเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้สามารถแข่งขันในตลาดได้ ไม่ว่าจะเป็นการมุ่งเน้นทำการตลาดในจังหวัดที่ไม่มีสนามบิน หรือการพัฒนานวัตกรรมหรือเทคโนโลยีใหม่ๆ เช่น ใช้ระบบขายตั๋วโดยสารผ่านช่องทางออนไลน์ให้มากขึ้น เพื่อลดจำนวนพนักงานและช่วยบริหารต้นทุนให้ถูกลง เป็นต้น

ทั้งนี้ นอกเหนือไปจากแผนงานที่ภาครัฐวางไว้ ยังมีสนามบินภูมิภาคขนาดกลางอีกหลายแห่งที่มีศักยภาพในการเติบโต และมีโอกาสได้รับการพัฒนาปรับปรุงในอนาคต อาทิ สนามบินสุราษฎร์ธานีและสนามบินอุบลราชธานี จึงเหมาะแก่การเข้าไปจับจองพื้นที่ในธุรกิจการบินและธุรกิจต่อเนื่องอื่นๆ สุราษฎร์ธานี เป็นจังหวัดที่มีจุดเด่นด้านการท่องเที่ยว โดยในปี 2014 มีปริมาณผู้คนที่เดินทางเข้า-ออกจังหวัด สูงถึง 5 ล้านคน และมีอัตราการเติบโตกว่า 18% เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ยิ่งไปกว่านี้ ระบบคมนาคมในจังหวัดเองก็มีความสะดวกสบาย โดยสามารถเดินทางไปยังจังหวัดอื่นๆ ทำให้มีแนวโน้มที่ประชาชนในจังหวัดข้างเคียง เช่น พังงา และระนอง จะหันมาใช้สนามบินสุราษฎร์ธานีเพื่อเดินทางต่อไปยังกรุงเทพฯ โดยอีไอเอ็มมองว่า ธุรกิจโรงแรมและท่องเที่ยว ยังคงเป็นธุรกิจที่น่าเข้าไปลงทุน เนื่องจากมีอุปสงค์ที่สูง ประกอบกับสายการบิน

หลายสายได้มีการเพิ่มความถี่เที่ยวบินไปสุราษฎร์ธานีอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2015 มีจำนวนเที่ยวบินสูงถึง 20 เที่ยวบินต่อวัน จากปี 2014 ซึ่งมีเพียง 12 เที่ยวบินต่อวัน ส่วนสนามบินอุบลราชธานีมีข้อได้เปรียบด้านความจุซึ่งสามารถรองรับผู้โดยสารได้อีกมาก อีกทั้งยังมีโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมที่ครบครัน ทั้งรถไฟ และถนนที่เชื่อมต่อกับลาวและกัมพูชา ทำให้มีอัตราการเติบโตของผู้คนที่เดินทางเข้า-ออกจังหวัดกว่า 10% ต่อปี นอกจากนี้ไทยกับลาวยังมีแผนงานการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 6 ที่อุบลราชธานี ซึ่งจะเป็นปัจจัยส่งเสริมให้คนลาวในบริเวณใกล้เคียง เช่น ปากเซ หันมาใช้สนามบินอุบลราชธานีในการเดินทางมายังกรุงเทพฯ มากขึ้น เนื่องจากอุบลราชธานีมีสายการบินให้บริการกว่า 5 สายการบิน ทั้งสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินเต็มรูปแบบ ต่างจากสนามบินปากเซที่มีสายการบินลาวเพียงสายการบินเดียวที่ให้บริการบินตรงมายังกรุงเทพฯ และมีค่าตัวโดยสารที่แพงกว่าสายการบินของไทยเกือบ 2 เท่า ทั้งนี้ ผู้ประกอบการควรหาช่องทางทำธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการผู้โดยสาร เช่น รถให้เช่า รถรับส่ง ตลอดจนร้านอาหารและเครื่องดื่มทั้งในพื้นที่สนามบินและรอบสนามบิน เพื่อรองรับผู้โดยสารที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

22 สนามบินสุราษฎร์ธานีและอุบลราชธานี เป็นสนามบินภูมิภาคขนาดกลางที่มีศักยภาพในการเติบโตและเหมาะแก่การเข้าไปจับจองพื้นที่ทางธุรกิจ

● สูง ○ ต่ำ

สนามบิน	ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของสนามบิน	อัตราการเติบโตของผู้คนที่เดินทางเข้า-ออกจังหวัด	โครงข่ายที่เชื่อมต่อกับต่างจังหวัดหรือประเทศเพื่อนบ้าน	สรุปภาพรวม
สุราษฎร์ธานี				
อุบลราชธานี				
ขอนแก่น				
อุดรธานี				
นครศรีธรรมราช				
ลำปาง				
นครพนม				
น่าน				
สกลนคร				
เลย				

ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม กรมการบินพลเรือน และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

จะเห็นได้ว่า การสร้างสนามบินไม่ได้จำกัดประโยชน์อยู่แค่พื้นที่บริเวณสนามบินเท่านั้น แต่ยังมีผลประโยชน์ต่อเนื่องไปยังธุรกิจที่เกี่ยวข้องอีกมากมาย ทั้งธุรกิจสายการบิน ธุรกิจท่องเที่ยวและธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่นๆ รอบสนามบิน ซึ่งสุดท้ายแล้วจะนำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจของเมืองและพื้นที่โดยรอบ ทั้งนี้ หากสนามบินมีการเชื่อมต่อกับโครงสร้างพื้นฐานทางถนน และทางราง ที่ครบครัน ก็จะทำให้การพัฒนาพื้นที่โดยรอบเกิดประโยชน์อย่างสูงสุด ด้านผู้ประกอบการธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินควรตระหนักว่าการพัฒนาสนามบิน และการสร้างสนามบินแห่งใหม่ มีโอกาสที่จะเกิดขึ้นได้สูงในอนาคต ดังนั้น ผู้ประกอบการจึงควรมองหาโอกาสพัฒนารูปแบบธุรกิจใหม่ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารทางอากาศที่จะเติบโตต่อไป

BOX: การพัฒนาสนามบิน Amsterdam Schiphol สู่เมืองศูนย์กลางธุรกิจและการบิน (aerotropolis)

การแปลงโฉมสนามบินสู่ “เมืองศูนย์กลางธุรกิจและการบิน” (aerotropolis) ถือได้ว่าเป็นพัฒนาการก้าวสำคัญในธุรกิจการบิน แต่เดิม สนามบินจะจำกัดหน้าที่อยู่แค่เพียงด่านในการเดินทางเข้าออกระหว่างประเทศเท่านั้น แต่เมื่อเวลาเปลี่ยนไป สนามบินเริ่มปรับตัวสู่การเป็นศูนย์กลางการค้า ธุรกิจ และนิคมอุตสาหกรรม เพื่อตอบสนองโจทย์ผู้โดยสารที่เดินทางมาด้วยจุดประสงค์ที่แตกต่างกัน

สนามบิน Schiphol เมืองอัมสเตอร์ดัม เนเธอร์แลนด์ เป็นตัวอย่างความสำเร็จที่เห็นเด่นชัดในการพัฒนาสู่ “เมืองศูนย์กลางธุรกิจและการบิน” โดยสนามบิน Schiphol มีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ที่สามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังยุโรปฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกได้สะดวก จึงทำให้มีผู้โดยสารเดินทางเข้าออกสนามบินแห่งนี้มากถึง 55 ล้านคนต่อปี ทั้งนี้เมื่อมีผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น Schiphol Group ซึ่งเป็นหน่วยงานดูแลสนามบิน จึงมีแนวคิดพัฒนา “เมืองรอบสนามบิน” เพื่อดึงดูดนักธุรกิจและรองรับความต้องการที่เปลี่ยนไปของผู้โดยสาร โดย Schiphol Group ได้พัฒนาพื้นที่รอบๆ สนามบินให้เป็นศูนย์จัดงานประชุม โรงแรม 5 ดาว ตลอดจนใช้อัตราค่าเช่าที่ยืดหยุ่นเพื่อจูงใจบริษัทชั้นนำกว่า 500 ราย เช่น Microsoft, Unilever และ Boeing ให้หันมาตั้งบริษัทในพื้นที่รอบสนามบิน

สิ่งเหล่านี้ จึงทำให้สนามบินไม่ได้จำกัดบทบาทเป็นเพียงสนามบินอีกต่อไป แต่กลายเป็นเมืองศูนย์กลางธุรกิจที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนประเทศ โดยในกรณีของ Schiphol นั้น ธุรกิจบริเวณรอบๆ สนามบินได้ก่อให้เกิดการจ้างงานกว่า 65,000 ตำแหน่ง อีกทั้งยังมีบทบาทในการสร้างรายได้กว่า 4% ของ GDP ของเนเธอร์แลนด์



จากการวิเคราะห์ของอีไอซีพบว่าองค์ประกอบหลักซึ่งเป็นเบื้องหลังความสำเร็จสู่การเป็นเมืองศูนย์กลางธุรกิจและการบินของสนามบิน Schiphol ได้แก่

ประการแรก การเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐาน โดยภาครัฐได้สร้างโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมที่ครบครันให้แล้วเสร็จก่อนการพัฒนาพื้นที่รอบสนามบิน ทั้งทางมอเตอร์เวย์สองสาย และสถานีรถไฟใต้ดินอาคารผู้โดยสาร เพื่อเชื่อมต่อระหว่างสนามบินและใจกลางเมืองอัมสเตอร์ดัม รวมทั้งเชื่อมโยงกับส่วนต่างๆ ของเนเธอร์แลนด์อย่างมีประสิทธิภาพ จึงทำให้บริษัทชั้นนำหลายแห่งหันมาตั้งบริษัทรอบๆ สนามบินแทนใจกลางเมือง เนื่องจากสามารถเดินทางไปได้ต่อธุรกิจทั้งในและต่างประเทศได้อย่างสะดวก

ประการที่สอง ความร่วมมือที่เหนียวแน่นระหว่างภาครัฐและชุมชนท้องถิ่น ภาครัฐเนเธอร์แลนด์ได้มีการจัดตั้ง Schiphol Group ซึ่งเป็นบริษัทที่ถือหุ้นระหว่างภาครัฐ และเทศบาลเมืองอัมสเตอร์ดัมและเมืองรอตเตอร์ดัม เพื่อบริหารจัดการพื้นที่สนามบิน โดยได้มีการแบ่งงานออกเป็นหลายๆ ส่วน เช่น ด้านการบิน ด้านการขายสินค้าและบริการเพื่อผู้บริโภครวมถึงด้านการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งทำให้สามารถบริหารจัดการพื้นที่รอบสนามบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เพียงเท่านั้น Schiphol Group ยังร่วมกับชุมชนท้องถิ่น ได้แก่ เทศบาลอัมสเตอร์ดัม เทศบาลฮาร์เลมเมอร์เมร์และจังหวัดนอร์ทฮอลแลนด์ จัดตั้งบริษัท Schiphol Area Development เพื่อพัฒนาพื้นที่โดยรอบสนามบินให้สอดคล้องกับการดำเนินงานภายในพื้นที่สนามบิน เช่น จัดตั้งร้านอาหารและศูนย์การค้า ซึ่งสิ่งเหล่านี้ต่างส่งเสริมซึ่งกันและกัน และทำให้ผู้ประกอบการเชื่อมั่นในศักยภาพของสนามบินและหันมาตั้งบริษัทในบริเวณนี้มากยิ่งขึ้น



ประการสุดท้าย การเข้าใจพฤติกรรมของผู้ประกอบการและผู้บริโภค Schiphol Group เข้าใจพฤติกรรมของนักธุรกิจที่จะมาเช่าพื้นที่ตามแนวสนามบินว่ามีความต้องการที่หลากหลาย จึงไม่ได้มีการกำหนดราคาเช่าสำนักงานที่ตายตัว แต่นำเสนอราคาเช่าที่หลากหลายเพื่อให้เหมาะสมกับความต้องการของผู้เช่าแต่ละราย เช่น สัญญาเช่าระยะยาว (Sure2Stay) เหมาะสำหรับบริษัทขนาดใหญ่และต้องการมีพื้นที่ส่วนตัว หรือสัญญาเช่าระยะสั้น (ShortStay) เหมาะสำหรับบริษัทขนาดเล็กที่อาจประกอบธุรกิจเป็นฤดูกาล เช่น บริษัททัวร์ ซึ่งจะมีงานชุกเฉพาะเทศกาลดอกทิวลิป เป็นต้น

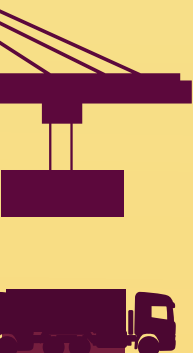
จากปัจจัยทั้ง 3 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ความสำเร็จของสนามบิน Schiphol ล้วนแล้วแต่เกิดมาจากการวางแผนที่ดี และความร่วมมือที่เหนียวแน่นระหว่างภาครัฐ เอกชน และชุมชนท้องถิ่น ซึ่งสิ่งเหล่านี้ คือบทเรียนสำคัญที่ไทยควรนำไปเป็นแนวทางพัฒนาสนามบินไปสู่ “เมืองศูนย์กลางธุรกิจและการบิน” ให้เป็นรูปธรรมและมีความยั่งยืนในไทยต่อไป



4

เชื่อมต่อท่าเรือ...สู่การพัฒนา ขีดความสามารถการขนส่งในอนาคต

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำให้มีความเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ เป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการขับเคลื่อนภาคการขนส่งและเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ไม่ว่าจะเป็นในแง่ของการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ การเพิ่มประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกสินค้า รวมถึงเป็นโอกาสของธุรกิจที่เกี่ยวข้อง โดยธุรกิจรับเหมาก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างจะได้รับประโยชน์ในช่วงระยะเวลาดำเนินโครงการ ในขณะที่ธุรกิจต่อเรือและซ่อมเรือ และธุรกิจคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าจะได้รับประโยชน์ตามมาเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยในช่วงระยะเวลานี้ ภาครัฐมีแผนนโยบายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำหลากหลายโครงการ เช่น โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งที่ทำเรือแหลมฉบัง และโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ทำเรือแหลมฉบัง ซึ่งผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องควรจับตามองและควรปรับกลยุทธ์ทางธุรกิจให้สอดคล้องและทันกับความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น



สำหรับไทย ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ เป็น 2 ท่าเรือหลักที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจของประเทศในด้านการนำเข้าและส่งออกสินค้า ทั้งในรูปแบบสินค้าเทกอง สินค้าบรรจุส่งทางตู้สินค้า และสินค้าขนาดใหญ่ เช่น รถยนต์ และเครื่องจักรกล ในปี 2014 ท่าเรือทั้ง 2 แห่งรองรับสินค้านำเข้าและส่งออกน้ำหนักกว่า 94 ล้านตัน สินค้าบรรจุตู้สินค้ากว่า 8 ล้านทีอียู¹¹ และรถยนต์กว่า 1.2 ล้านคัน และยังคงมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่องประมาณ 5-7% ต่อปี ตามการขยายตัวของเศรษฐกิจและการค้าระหว่างไทยและประเทศคู่ค้า ทั้งนี้ท่าเรือแหลมฉบังจัดเป็นท่าเรือตู้สินค้าขนาดใหญ่อันดับที่ 22 ของโลก และอันดับที่ 5 ของอาเซียน ส่วนท่าเรือกรุงเทพจัดเป็นท่าเรือตู้สินค้าขนาดใหญ่อันดับที่ 88 ของโลก และอันดับที่ 9 ของอาเซียน

ปัจจุบันท่าเรือทั้ง 2 แห่งกำลังประสบปัญหาความแออัด และปัญหาการเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือและการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ที่ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร โดยในปี 2015 ตู้สินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือกรุงเทพ มีแนวโน้มสูงถึง 1.5 ล้านทีอียูต่อปี ซึ่งเกินกว่าขีดความสามารถของท่าเรือที่รองรับตู้สินค้าได้เพียง 1.34 ล้านทีอียูต่อปี สำหรับท่าเรือแหลมฉบังนั้น แม้ปัจจุบันยังสามารถรองรับตู้สินค้าได้เพียงพอ แต่ภายในปี 2020 มีแนวโน้มว่าปริมาณขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังจะเพิ่มขึ้นเป็น 9 ล้านทีอียูต่อปี ในขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังกลับรองรับตู้สินค้าได้เพียง 8 ล้านทีอียูต่อปี ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ท่าเรือทั้ง 2 แห่งเริ่มประสบปัญหาพื้นที่แออัด ซึ่งแน่นอนว่าจะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการขนส่ง นอกจากนี้ไทยยังประสบปัญหาการเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือและการขนส่งรูปแบบอื่นๆ อาทิ ท่าเรือแหลมฉบังไม่มีท่าเทียบเรือชายฝั่งที่รับส่งสินค้าจากแหล่งน้ำภายในประเทศโดยเฉพาะ เรือชายฝั่งต้องรอให้เรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเทียบท่าแล้วเสร็จก่อนจึงจะสามารถเทียบท่าได้ ทำให้การนำเข้าและส่งออกสินค้าเกิดความล่าช้า อีกทั้งการขนส่งสินค้าตามลำน้ำในประเทศระหว่างแม่น้ำป่าสัก แม่น้ำเจ้าพระยา และท่าเรือแหลมฉบังที่ไม่สามารถใช้เรือขนาดใหญ่ในการขนส่งได้ เนื่องจากแม่น้ำบางแห่งอยู่ในสถานะตื้นเขินและมีการพังทลายของตลิ่ง ทั้งนี้ รวมถึงการขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้าลาดกระบัง (Inland Container Depot: ICD) และท่าเรือแหลมฉบังที่ไม่ได้รับความสะดวกมากนัก เนื่องจากไม่มีระบบสนับสนุนการขนส่งทางรางที่ครบวงจรในท่าเรือแหลมฉบัง

เพื่อแก้ปัญหาที่กล่าวมานี้ ภาครัฐจึงพยายามผลักดันการพัฒนาเสริมศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ควบคู่ไปกับการเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือและการขนส่งรูปแบบอื่นๆ โดยภาครัฐมีนโยบายก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังและขุดลอกแม่น้ำป่าสัก เพื่อให้มีประสิทธิภาพการเดินเรือส่งสินค้าภายในประเทศเพิ่มสูงขึ้น ส่วนอีกด้านหนึ่ง ก็ได้มีการพัฒนาท่าเทียบเรือ A0 ในท่าเรือแหลมฉบังเพื่อรองรับสินค้าที่ขนส่งโดยเรือลำน้ำและเรือชายฝั่งโดยเฉพาะ อีกทั้งยังมีโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator: SRT0) โดยจะมีการสร้างรางรถไฟจากสถานีแหลมฉบังเข้าสู่ลานขนถ่ายในท่าเรือและติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าชนิดเดินบนรางรถไฟเพื่อทำการกระจายตู้สินค้าไปยังท่าเทียบเรือต่างๆ ทั้งนี้ เป็นการทำให้การขนถ่ายสินค้าภายในท่าเรือมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

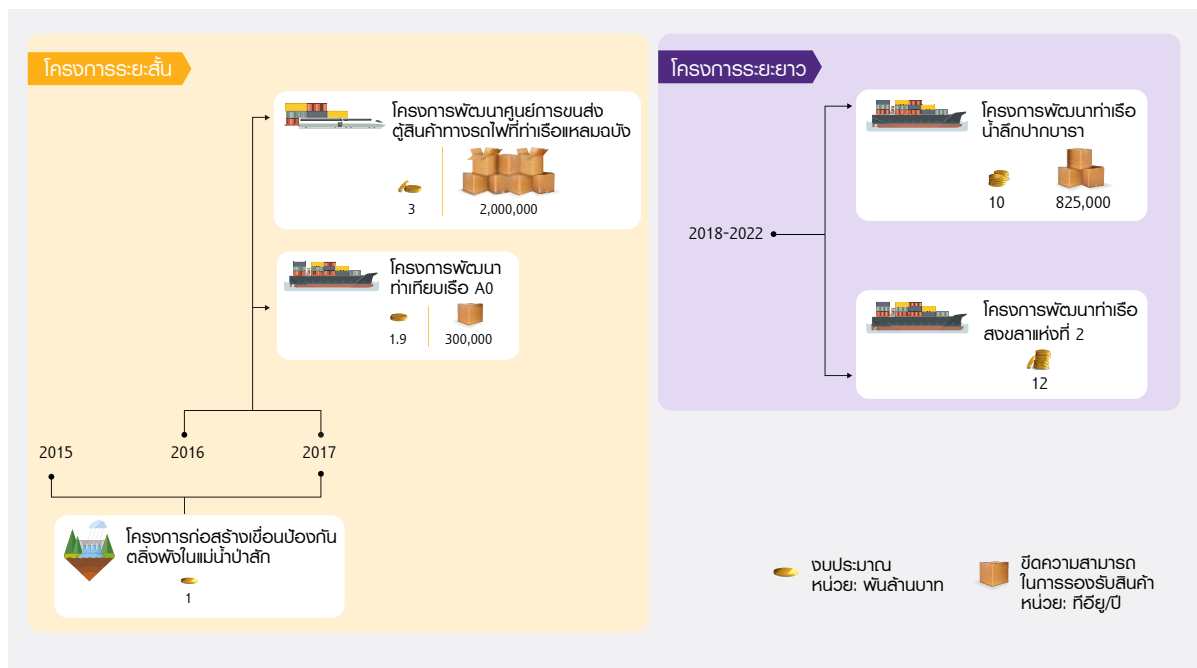
นอกจากนี้ ในระยะยาว ภาครัฐยังมีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำอีกหลายโครงการ เช่น โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา และการสร้างรางรถไฟเป็นสะพานเชื่อม (land bridge) การขนส่งระหว่างท่าเรือปากบาราฝั่งอันดามันกับท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 ในฝั่งอ่าวไทย ซึ่งจะช่วยย่นระยะเวลาในการขนส่งสินค้าระหว่างอ่าวไทยและทะเลอันดามันได้อย่างมีนัยสำคัญ โดยสินค้าที่ต้องการขนส่งไปยังฝั่งตะวันตก เช่น อินเดีย ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา สามารถขนถ่ายทางรางจากท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 เพื่อส่งออกไปที่ท่าเรือปากบารา ภายในเวลาเพียง 6 ชั่วโมงเท่านั้น จากเดิมที่เรือต้องอ้อมช่องแคบมะละกาและใช้เวลาในการเดินทางอย่างน้อย 1 วัน

¹¹ ทีอียู (Twenty-foot Equivalent Units; TEU) คือ ปริมาณความจุของตู้บรรจุสินค้าขนาด 20 ฟุต

23 การสร้างรางรถไฟเป็นสะพานเชื่อมระหว่างทะเลอันดามันและอ่าวไทย จะช่วยย่นระยะเวลาในการขนส่งสินค้าได้อย่างมีนัยสำคัญ



24 ในระยะสั้น (2015-2017) ภาครัฐมีแผนการลงทุนในโครงการขนส่งทางน้ำ 3 โครงการ มูลค่าประมาณ 6 พันล้านบาท ส่วนในระยะยาวมีโครงการลงทุนอีกกว่า 20 พันล้านบาท



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม

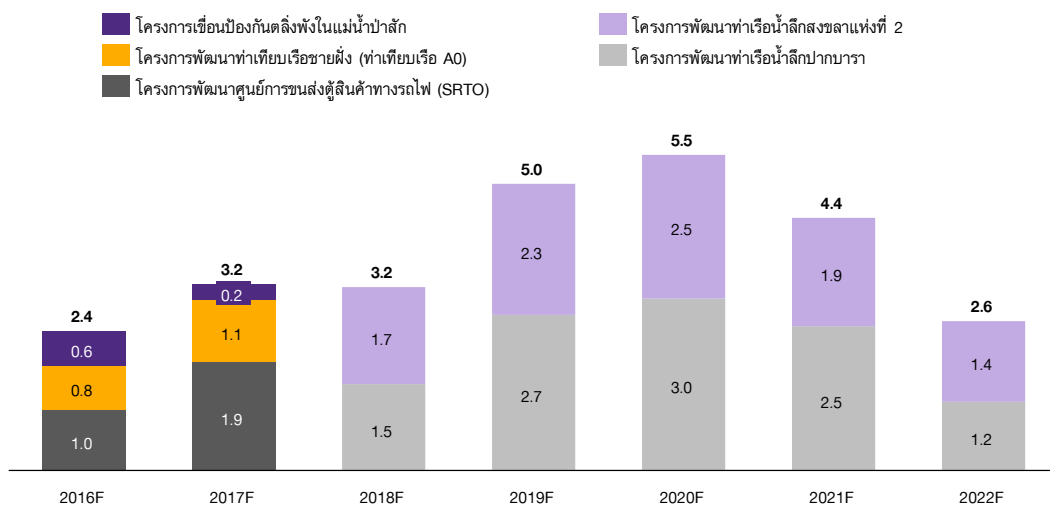
หากโครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้แล้วเสร็จ จะเป็นปัจจัยผลักดันสำคัญที่ช่วยขับเคลื่อนธุรกิจ ในหลายๆ ภาคส่วน โดยในระยะสั้น ธุรกิจก่อสร้าง ธุรกิจขนส่ง ธุรกิจต่อเรือและซ่อมเรือ ตลอดจนธุรกิจนำเข้าและส่งออก มีแนวโน้มจะได้รับผลประโยชน์อย่างเด่นชัด

ธุรกิจรับเหมาก่อสร้างจะได้รับอานิสงส์จากเม็ดเงินลงทุนก้อนใหญ่ คิดเป็นเงินประมาณ 27 พันล้านบาท โดยเม็ดเงินจะกระจายไปในหลายๆ ส่วน เช่น งานก่อสร้างท่าเทียบเรือ งานขุดลอกพื้นที่หน้าท่า และงานก่อสร้างอาคาร อย่างไรก็ดี เนื่องจากการก่อสร้างท่าเรือเป็นงานที่ต้องใช้เทคโนโลยีสูง โอกาสจึงค่อนข้างจำกัดอยู่เพียงผู้รับเหมาขนาดใหญ่ที่มีประสบการณ์เท่านั้น ซึ่งหากผู้ประกอบการขนาดกลางต้องการเพิ่มโอกาสในการได้งาน อาจปรับกลยุทธ์โดยร่วมมือจัดตั้ง joint venture กับบริษัทไทยหรือบริษัทต่างชาติที่มีประสบการณ์มากกว่า เป็นต้น

25 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ มีมูลค่ารวมสูงถึง 27 พันล้านบาท

คาดการณ์งบประมาณในการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ

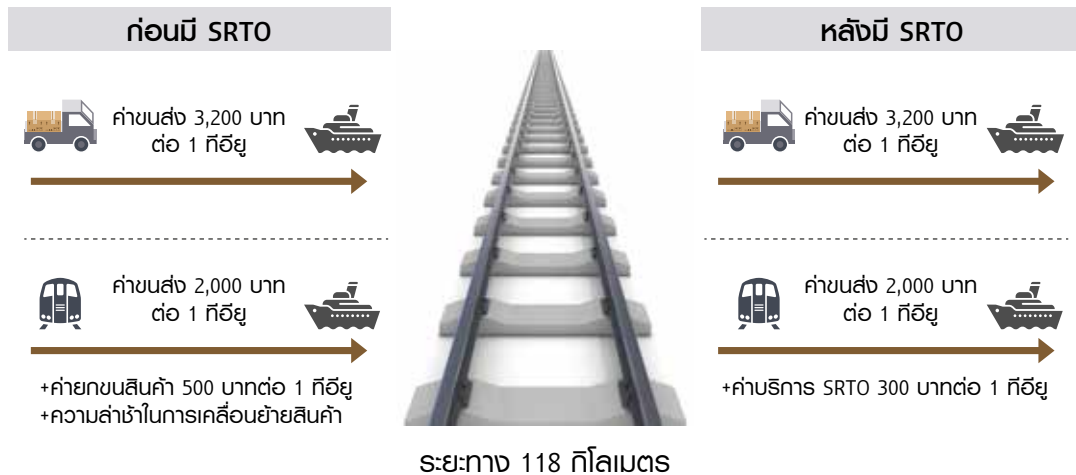
หน่วย: พันล้านบาท



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม

การก่อสร้างท่าเรือรวมไปถึงการเชื่อมต่อท่าเรือเข้ากับการขนส่งทางรถไฟ จะทำให้ต้นทุนในการขนส่งลดลงอย่างมีนัยสำคัญและยังช่วยส่งเสริมธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ให้เติบโตได้ดียิ่งขึ้น ปัจจุบัน ผู้ประกอบการมักเลือกใช้รถบรรทุกในการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากรถบรรทุกสามารถวิ่งเข้าสู่หน้าท่าได้โดยตรง ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งครั้งเดียว ขณะที่การขนส่งสินค้าในตู้บรรจุสินค้าทางรถไฟในปัจจุบัน ซึ่งนิยมขนส่งในเส้นทาง ICD ลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบังนั้น นอกจากผู้ประกอบการต้องจ่ายค่าขนส่งสินค้าแล้ว ยังต้องจ่ายค่า rail transfer เพื่อขนย้ายสินค้าจากสถานีรถไฟแหลมฉบังไปยังท่าเทียบเรือ ดังนั้น หากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังร่วมกับการก่อสร้าง SRTD แล้วเสร็จ อีไอซีมองว่าจะเป็นโอกาสให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider: LSP) สามารถขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังโดยทางรถไฟได้สะดวกขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบัง ในระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตรลดลงเป็นอย่างมาก เนื่องจากการปรับรูปแบบการขนส่งทางรถบรรทุกสู่ระบบรางจะทำให้ต้นทุนลดลงอย่างน้อย 900 บาท ต่อการขนส่ง 1 ทียู โดยภายในปี 2032 คาดว่าจะมีผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาใช้ในการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นราว 1.1 ล้านทียู ซึ่งจะทำให้ต้นทุนในการขนส่งสินค้าลดลงกว่า 1 พันล้านบาท

26 SRTO จะทำให้การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบัง จากระบบรถบรรทุกเป็นการขนส่งด้วยรถไฟมีต้นทุนในการขนส่งลดลงอย่างน้อย 900 บาท ต่อการขนส่ง 1 ตู้

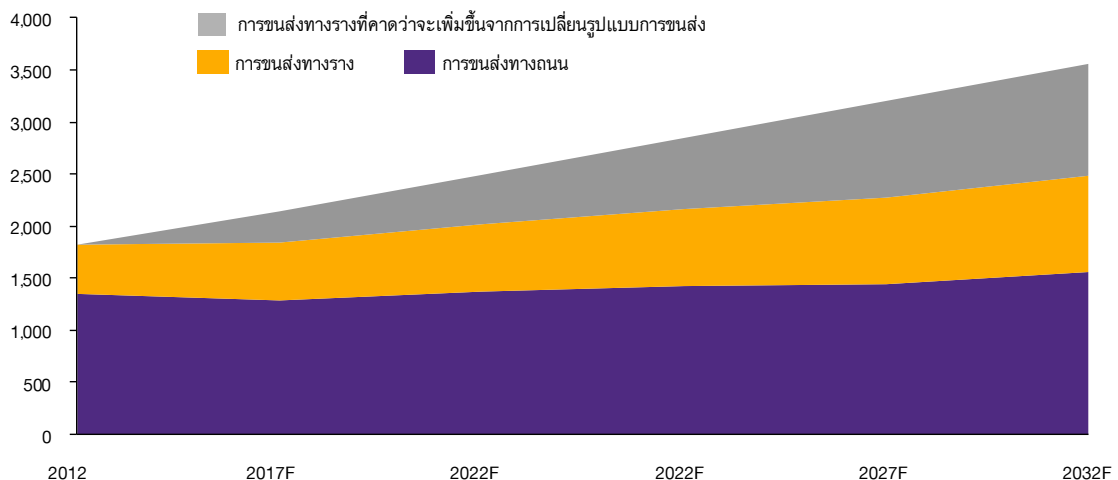


ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

27 เมื่อมีการเชื่อมต่อท่าเรือเข้ากับการขนส่งทางรถไฟอย่างมีประสิทธิภาพ คาดว่าจะมีผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น 1.1 ล้านตู้ ในปี 2032

ประมาณการสินค้าที่ขนส่งจาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย: ล้านตู้



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ สนข.

ในทำนองเดียวกัน ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะสามารถใช้การขนส่งสินค้าทางลำน้ำภายในประเทศและชายฝั่ง เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง ปัจจุบัน แม้การขนส่งสินค้าทางน้ำมีต้นทุนถูกที่สุดเพียง 0.64 บาท/ตัน/กิโลเมตร ซึ่งถูกกว่าการขนส่งทางราง 45% และถูกกว่าการขนส่งทางถนนเกือบ 300% แต่กลับเป็นรูปแบบการขนส่งที่ไม่ค่อยได้รับความนิยมมากนัก เนื่องจากปัญหาร่องน้ำตื้นเขินในฤดูแล้งและปัญหาการพังทลายของตลิ่งริมแม่น้ำ โดยการขนส่งทางน้ำภายในประเทศคิดเป็นสัดส่วนเพียง 15% ของการขนส่งสินค้าทั้งหมดในประเทศ อย่างไรก็ตาม หากการก่อสร้างท่าเทียบเรือ A0 และเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสักแล้วเสร็จ อีไอซีมองว่าการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและการขนส่งชายฝั่งภายในประเทศ จะเป็นอีกหนึ่งทางเลือกที่น่าจับตามอง เพราะมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำและสามารถขนส่งสินค้าปริมาณมากได้ในคราวเดียวกัน อีกทั้งไทยยังมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ที่มีแม่น้ำกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาคและมีพื้นที่ชายฝั่งทะเลยาวกว่า 2,000 กิโลเมตร ซึ่งสามารถพัฒนาโครงข่ายการขนส่งให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออก ภาคกลาง ภาคตะวันตก และภาคใต้ได้

อีไอซีประเมินว่าแนวทางการขนส่งสินค้าทางน้ำที่เป็นประโยชน์และมีความเป็นไปได้มากที่สุดมี 3 รูปแบบ ได้แก่ 1) การขนส่งสินค้าทางลำน้ำจากแม่น้ำป่าสัก ผ่านแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อไปส่งออกที่ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง โดยข้าว น้ำตาลทราย และมันสำปะหลัง ซึ่งมีพื้นที่เพาะปลูกหลักในลุ่มแม่น้ำป่าสักและเจ้าพระยา ถือเป็นกลุ่มสินค้าที่มีความเหมาะสมในการขนส่งมากที่สุด 2) การขนส่งสินค้าเลียบชายฝั่งระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ โดยนอกจากจะมีต้นทุนที่ถูกแล้ว ยังทำให้การขนส่งมีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น เนื่องจากไม่ต้องเผชิญปัญหาความแออัดบริเวณทางเข้าท่าเรือแหลมฉบัง และ 3) การขนส่งสินค้าเลียบชายฝั่งจากภาคใต้ เช่น จากท่าเรือสงขลาหรือสุราษฎร์ธานี เพื่อไปถ่ายลงเรือใหญ่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อกระจายสินค้าสู่ภูมิภาคอื่นของประเทศหรือทำการส่งออกต่อไป ทั้งนี้ สินค้าที่มีศักยภาพในการขนส่งเลียบชายฝั่งสูง ได้แก่ ยางพารา ไม้ และเฟอร์นิเจอร์ เนื่องจากเป็นสินค้าในพื้นที่หลังท่า (hinterland) ที่มีปริมาณในการส่งออกสูง มีน้ำหนักมาก และไม่ต้องการความเร่งด่วนในการขนส่ง อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางน้ำเองก็ยังคงมีข้อจำกัด เช่น การพัฒนาพื้นที่หลังท่าในท่าเรือบางแห่ง เช่น ท่าเรือสงขลา ค่อนข้างพัฒนายากเนื่องจากมีพื้นที่จำกัด จึงเป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการควรพิจารณาและเลือกวิธีการขนส่งที่เหมาะสมที่สุด

28 แนวทางการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศที่มีความเป็นไปได้ 3 รูปแบบ

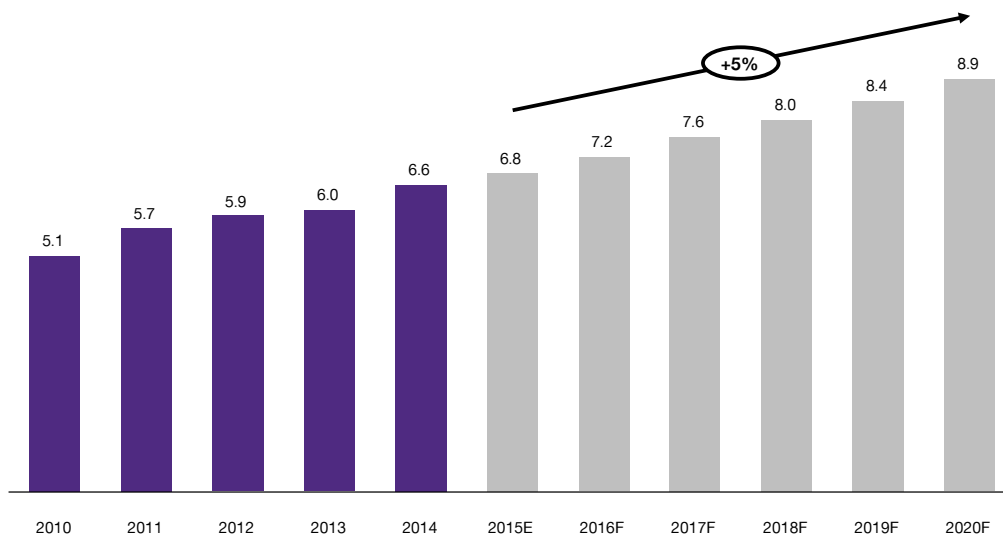


นอกจากนี้ คลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าเป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่จะได้รับอานิสงส์จากการพัฒนาท่าเรือ อีไอซีประเมินว่า ภายในปี 2020 ปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกที่ท่าเรือแหลมฉบังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 9 ล้านตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งจะ ทำให้มีความต้องการพื้นที่จัดเก็บสินค้าเพิ่มขึ้นราว 3-5 ล้านตารางเมตร จึงถือเป็นโอกาสของผู้ประกอบการธุรกิจคลังสินค้า ในการเพิ่มรายได้ โดยผู้ประกอบการควรมองหาทำเลที่ไม่ไกลจากท่าเรือและแหล่งผลิตสินค้ามากนัก เพื่อขนส่งสินค้าจาก ท่าเรือและกระจายไปยังภูมิภาคต่างๆ ได้สะดวก เช่น ฉะเชิงเทรา ซึ่งตั้งอยู่ระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและแหล่งผลิตสำคัญ อย่างอยุธยา หรือหาดใหญ่ ซึ่งตั้งอยู่ใกล้ทั้งท่าเรือสงขลา และท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 รวมถึงยังสามารถกระจายสินค้าไปยัง จังหวัดอื่นๆ ในภาคใต้ และประเทศเพื่อนบ้านอย่างมาเลเซียได้สะดวก เป็นต้น

29 ภายในปี 2020 ปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกจากท่าเรือแหลมฉบัง มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 9 ล้านตู้คอนเทนเนอร์

ประมาณการจำนวนตู้สินค้า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย: ล้านตู้คอนเทนเนอร์

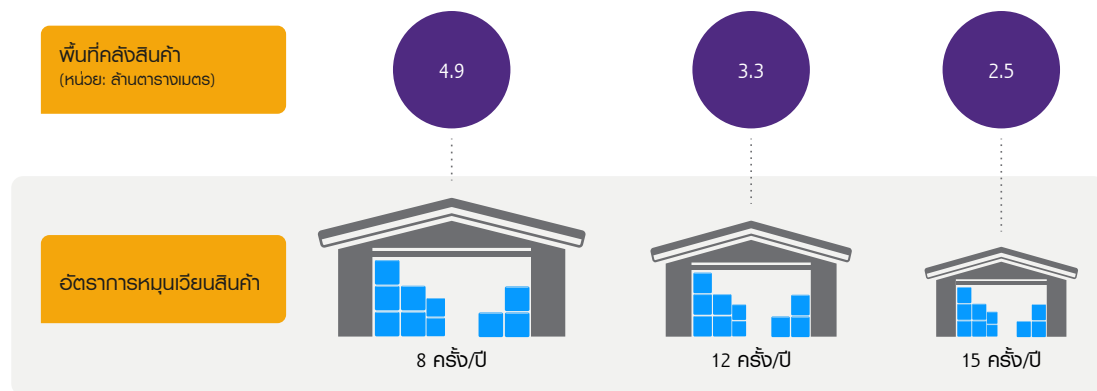


ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

30 ภายในปี 2020 พื้นที่จัดเก็บสินค้าจะต้องมีเพิ่มขึ้นราว 3-5 ล้านตารางเมตร เพื่อรองรับปริมาณสินค้า ณ ท่าเรือแหลมฉบังที่เพิ่มสูงขึ้น

ประมาณการพื้นที่คลังสินค้าที่ต้องใช้เพื่อรองรับสินค้า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง*

หน่วย: ล้านตารางเมตร



*ประเมินพื้นที่คลังสินค้าโดยคาดว่าจะมีสินค้าประมาณ 50% ของสินค้าทั้งหมดที่ต้องการใช้พื้นที่คลังสินค้า ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ Avison Young

ผลพลอยได้อีกอย่างหนึ่งของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำคืออุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือซึ่งมีแนวโน้มเติบโต หากได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ อุตสาหกรรมต่อเรือเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ซึ่งสามารถสร้างรายได้จำนวนมากให้กับประเทศ เช่น เกาหลีใต้ สามารถสร้างรายได้เข้าประเทศกว่า 3 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อปี หรือคิดเป็นสัดส่วนถึง 10% ของ GDP อย่างไรก็ดี ในปัจจุบัน ผู้ประกอบการไทยมีขีดความสามารถในการต่อเรือขนาดเล็กที่ใช้ขนส่งสินค้าได้ไม่เกิน 20,000 ตัน หรือขนส่งสินค้าได้ราว 1,300 ตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งน้อยกว่าประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เวียดนาม ที่มีขีดความสามารถในการต่อเรือขนาดใหญ่ที่สามารถขนส่งสินค้าได้ตั้งแต่ 30,000 ถึง 100,000 ตัน หรือขนส่งสินค้าได้มากถึง 2,000-7,000 ตู้คอนเทนเนอร์ ต่อครั้ง อธิบายได้ว่าผู้ประกอบการควรมุ่งเน้นเจาะตลาดใน 3 ด้าน เพื่อให้ไทยสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก ได้แก่ 1) ตลาดซ่อมเรือ เนื่องจากไทยมีแรงงานที่เชี่ยวชาญด้านการซ่อมเรือมากกว่าการต่อเรือขนาดใหญ่ อีกทั้งการต่อเรือขนาดใหญ่จำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ซึ่งไทยอาจเสียเปรียบผู้ประกอบการต่างชาติที่มีความพร้อมทางเทคโนโลยีมากกว่า 2) หากผู้ประกอบการต้องการรุกในอุตสาหกรรมต่อเรือ ควรมุ่งเน้นตลาดเรือเฉพาะทางเป็นหลัก เช่น เรือสนับสนุนตรวจการไกลฝั่ง และเรือขนส่งน้ำมันชายฝั่ง ซึ่งเป็นเรือที่ใช้อย่างแพร่หลายในการขนส่งน้ำมันภายในประเทศและผู้ประกอบการไทยมีศักยภาพอยู่แล้ว และ 3) การต่อเรือขนาดเล็กเพื่อใช้ในการขนส่งทางลำนน้ำในประเทศ เนื่องจากสอดคล้องกับศักยภาพของแรงงานและอุตสาหกรรมต่อเรือไทย ซึ่งในระยะยาว หากภาครัฐให้การสนับสนุนเชิงนโยบายและออกมาตรการผลักดันอย่างเป็นรูปธรรม เช่น การจัดโรดโชว์ เพื่อประชาสัมพันธ์ศักยภาพของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทย รวมถึงสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีในการซ่อมบำรุงเรือแก่ภาคเอกชนอย่างต่อเนื่อง ก็จะเป็นอีกปัจจัยที่ช่วยส่งเสริมให้ไทยสามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมนี้ได้ดียิ่งขึ้น

ธุรกิจนำเข้าและส่งออกมีแนวโน้มจะได้รับประโยชน์สูงจากการขนส่งทางน้ำที่มีประสิทธิภาพ ปัจจุบัน ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางเข้าท่าเรือแหลมฉบัง และปัญหาความแออัดของท่าเรือเนื่องจากไม่มีท่าเทียบเรือชายฝั่งโดยเฉพาะ ทำให้การนำเข้าและส่งออกสินค้าเกิดความล่าช้า และก่อให้เกิดต้นทุนค่าเสียโอกาสอีกเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ จากรายงานการศึกษาปัญหาการจราจรบนทางหลวงเข้า/ออกท่าเรือแหลมฉบังโดยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พบว่า การจราจรบริเวณทางเข้าท่าเรือแหลมฉบังในช่วงเช้าและเย็น มีการติดขัดประมาณ 1.5-2 ชั่วโมง ทำให้เกิดต้นทุนค่าเสียโอกาสสูงถึง 42,000 บาทต่อชั่วโมง¹² แน่นอนว่าเมื่อมีการพัฒนาท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบครัน ย่อมทำให้การขนถ่ายสินค้าเพื่อนำเข้าและส่งออกมีประสิทธิภาพ อันจะทำให้สินค้าส่งถึงมือลูกค้าได้อย่างรวดเร็วและตรงตามเวลา

อย่างไรก็ตาม มีบางธุรกิจที่อาจได้รับผลกระทบในเชิงลบ เช่น ธุรกิจรถบรรทุก เมื่อผู้ประกอบการขนส่งลดการพึ่งพาการขนส่งทางถนน และเปลี่ยนรูปแบบมาใช้ในการขนส่งทางน้ำเพิ่มมากขึ้น มีแนวโน้มว่าจะทำให้ผู้ประกอบการรถบรรทุกสูญเสียรายได้ไปบางส่วน โดยกระทรวงคมนาคมประเมินว่า ภายในปี 2020 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำจะช่วยเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและการขนส่งเลียบชายฝั่งภายในประเทศจาก 15% เป็น 20% จากปัจจัยดังกล่าว จึงทำให้ผู้ประกอบการรถบรรทุกอาจต้องปรับกลยุทธ์ทางธุรกิจ เช่น มุ่งเน้นการเป็น feeder ในเส้นทางระยะสั้น เพื่อรับช่วงการขนส่งสินค้าต่อจากการขนส่งรูปแบบอื่น เป็นต้น

สิ่งเหล่านี้คือผลกระทบต่อภาคธุรกิจที่จะเกิดในอนาคตอันใกล้เมื่อมีการพัฒนาท่าเรือ อันจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ประกอบการในหลายๆ ภาคส่วน ทั้งธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง ขนส่งและโลจิสติกส์ ต่อเรือและซ่อมเรือ รวมไปถึงธุรกิจนำเข้าและส่งออก แต่อาจส่งผลกระทบในเชิงลบกับธุรกิจบางประเภท เช่น ธุรกิจรถบรรทุก โดยผู้ประกอบการควรเตรียมรับมือเพื่อวางแผนกลยุทธ์รองรับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงและคว้าโอกาสที่กำลังเกิดขึ้น

¹² รถบรรทุก 1 คัน มีต้นทุนค่าเสียโอกาสอยู่ประมาณ 300 บาทต่อชั่วโมงต่อคัน

BOX: ปัจจัยความสำเร็จสู่ศูนย์กลางการค้าที่สำคัญของโลกของสิงคโปร์

สิงคโปร์แม้จะเป็นประเทศเล็กๆ แต่ท่าเรือของสิงคโปร์กลับมีบทบาทที่สำคัญยิ่งต่อการค้าโลกและเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ด้วยความได้เปรียบทางยุทธศาสตร์ที่ตั้งของสิงคโปร์ คาดว่าในปี 2015 จะมีตู้บรรจุสินค้ากว่า 29 ล้านที่อยู่ที่หรือราว 6% ของสินค้าที่ขนส่งทางน้ำทั่วโลก ถูกส่งมาเปลี่ยนถ่ายที่สิงคโปร์เพื่อกระจายต่อไปยังภูมิภาคต่างๆ ส่งผลให้สิงคโปร์กลายเป็นท่าเรือเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าที่ใหญ่และสำคัญที่สุดของโลก ยิ่งไปกว่านั้น ท่าเรือสิงคโปร์ยังเป็นพื้นที่ที่มีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศอีกด้วย โดยอุตสาหกรรมกรรมการเดินเรือและธุรกิจเกี่ยวเนื่องมีบทบาทในการจ้างงานกว่า 170,000 ตำแหน่ง และมีมูลค่าของอุตสาหกรรมคิดเป็นสัดส่วนที่สูงถึง 7% ของ GDP ประเทศ



นอกจากตำแหน่งที่ตั้งที่เป็นจุดยุทธศาสตร์แล้วยังมีอีก 5 ประการ ที่ส่งเสริมให้ท่าเรือสิงคโปร์กลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งที่สำคัญของโลก

1) โครงสร้างพื้นฐานที่มีศักยภาพ บริษัทการทำเรือสิงคโปร์ (PSA Corporation) ได้พัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าถึง 4 ท่า ซึ่งสามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าและสินค้าทุกประเภท รวมถึงสามารถรองรับตู้สินค้าในคราวเดียวกันกว่า 35,000 ที่อยู่ ไม่เพียงเท่านั้น PSA ยังได้ลงทุนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อสนับสนุนกิจกรรมของท่าเรือ เช่น การติดตั้งเครนขนาดใหญ่เพื่อขนถ่ายสินค้าขึ้นและลงเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ รวมไปถึงการพัฒนาคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าขนาดใหญ่ พื้นที่กว่า 500,000 ตารางเมตร เพื่อรองรับสินค้านำเข้าและส่งออกจำนวนมาก ซึ่งคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าเหล่านี้ ไม่ได้มีหน้าที่เพียงแค่ “จัดเก็บ” และ “กระจาย” สินค้าเท่านั้น แต่ยังมีพื้นที่ส่วนหนึ่งสำหรับการจัดเตรียมสินค้าก่อนการขนส่ง เช่น ติดฉลาก บรรจุหีบห่อ รวมถึงตรวจสอบคุณภาพสินค้าอีกด้วย

2) การใช้เทคโนโลยีและระบบบริหารจัดการขั้นสูง เพื่อบริหารจัดการท่าเรือให้มีประสิทธิภาพภายในเวลาอันรวดเร็ว เช่น ระบบ PortNet เพื่อใช้แจ้งเตือนเวลาเข้าและออกของเรือสินค้า ปริมาณสินค้า และการจัดเรียงสินค้า เพื่อให้เจ้าหน้าที่

ใช้ระบบคอมพิวเตอร์วางแผนแนวทางการขนถ่ายสินค้าต่อไป อีกทั้งระบบควบคุมเครนระยะไกลยังเป็นอีกระบบที่ทำให้เจ้าหน้าที่หนึ่งคนสามารถควบคุมเครนกว่า 6 ตัว ในเวลาเดียวกัน รวมถึงสามารถตรวจสอบและควบคุมการดำเนินงานผ่านกล้องวิดีโอแบบเรียลไทม์ ทำให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

3) คุณภาพของบุคลากร PSA ให้ความสำคัญกับการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เป็นอย่างมาก โดยในแต่ละปี จะจัดฝึกอบรมให้แก่พนักงานกว่า 50 ชั่วโมง นอกจากนี้ ยังจัดโปรแกรมฝึกอบรม key customer manager เพื่อให้พนักงานเข้าใจและสามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้ดีขึ้น

4) การใช้มาตรการจูงใจทางภาษี ภาครัฐของสิงคโปร์มีการใช้มาตรการทางภาษีมากมายเพื่อจูงใจบริษัทเดินเรือ ยกตัวอย่างเช่น การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลให้กับบริษัทเรือและลูกเรือ รวมไปถึงให้สิทธิพิเศษในการจอดเรือ (priority berth) แก่บริษัทเรือที่มาจดทะเบียนจัดตั้งในสิงคโปร์ เป็นต้น

5) ความเป็นอิสระของหน่วยงาน ภาครัฐได้ทำการแปรรูปการทำเรือของสิงคโปร์ให้เป็นบริษัท PSA Corporation ในปี 1997 เพื่อให้ PSA เป็นองค์กรที่ทำหน้าที่บริหารจัดการด้านท่าเรือโดยเฉพาะ และโอนย้ายงานที่เกี่ยวข้องกับการออกกฎระเบียบ รวมถึงอัตราค่าภาระท่าเรือให้ไปอยู่ในความรับผิดชอบของ Maritime Port Authority (MPA) ซึ่งเป็นองค์กรรัฐที่ทำหน้าที่วางนโยบายด้านการขนส่งทางน้ำ จึงทำให้ PSA สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ด้วยความครบครันของโครงสร้างพื้นฐาน นวัตกรรม บุคลากร และมาตรการจูงใจทางภาษี ทำให้บริษัทขนส่งทางน้ำหันมาใช้สิงคโปร์เป็นศูนย์กลางการขนส่ง ประกอบกับความได้เปรียบด้านที่ตั้งที่ทำให้สิงคโปร์กลายเป็นศูนย์กลางการค้าที่สำคัญของโลกนั่นเอง



5

มองอนาคต...ผลกระทบระยะยาวจาก โครงสร้างพื้นฐานคมนาคม

โครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทั้งทางราง ทางอากาศ และทางน้ำที่กำลังเกิดขึ้น นอกจากจะทำให้เกิดผลประโยชน์โดยตรงต่อผู้ประกอบการธุรกิจแล้ว ยังมีผลกระทบทางอ้อมต่อเศรษฐกิจและธุรกิจในวงกว้างทั้งในระยะสั้นและระยะยาวอีกด้วย ไม่ว่าจะเป็นผลกระทบด้านเศรษฐกิจมหภาคจากการใช้จ่ายลงทุนภาครัฐ ซึ่งจะก่อให้เกิดการลงทุนของภาคเอกชนตามมา แต่ก็ต้องคำนึงถึงข้อจำกัดของกรอบวินัยทางการเงินการคลัง หรือการใช้พลังงานภายในประเทศที่มีแนวโน้มสูงขึ้น ทั้งในรูปพลังงานไฟฟ้าสำหรับการขนส่งทางรถไฟและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมสำหรับการขนส่งทางเครื่องบินและเรือ ในด้านการพัฒนาสู่ความเป็นเมือง (urbanization) ในภูมิภาคต่างๆ อาจทำให้แรงงานในภาคเกษตรมีแนวโน้มเคลื่อนย้ายไปสู่ภาคบริการมากขึ้น อีกทั้งระบบขนส่งและโลจิสติกส์ที่หลากหลายและซับซ้อน อาจทำให้เกิดการพึ่งพาเทคโนโลยีด้านสารสนเทศมากขึ้นเพื่อให้การส่งผ่านข้อมูลที่มีขนาดใหญ่ดำเนินไปอย่างรวดเร็วและราบรื่นขึ้น ท้ายที่สุดการเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเหล่านี้ยังเปิดโอกาสให้ไทยในด้านการพัฒนาสู่ศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียในอนาคตอีกด้วย

โครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่ได้กล่าวถึงทั้งหมดล้วนแล้วแต่ก่อให้เกิดโอกาสทางธุรกิจและการลงทุนแก่ภาคเอกชนเป็นเม็ดเงินไม่น้อยกว่า 2.2 ล้านล้านบาท และเมื่อการก่อสร้างระบบการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารเหล่านี้แล้วเสร็จจะเป็นการพลิกโฉมระบบคมนาคมขนส่งในทศวรรษหน้า แน่นอนว่าโครงการเหล่านี้จะก่อให้เกิดผลกระทบในระยะยาวในหลากหลายแง่มุมอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน โดยอีไอซีประเมินว่าในระยะยาว การพัฒนาโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมจะส่งผลกระทบในวงกว้างต่อระบบเศรษฐกิจและธุรกิจไทย 5 ด้าน ดังนี้

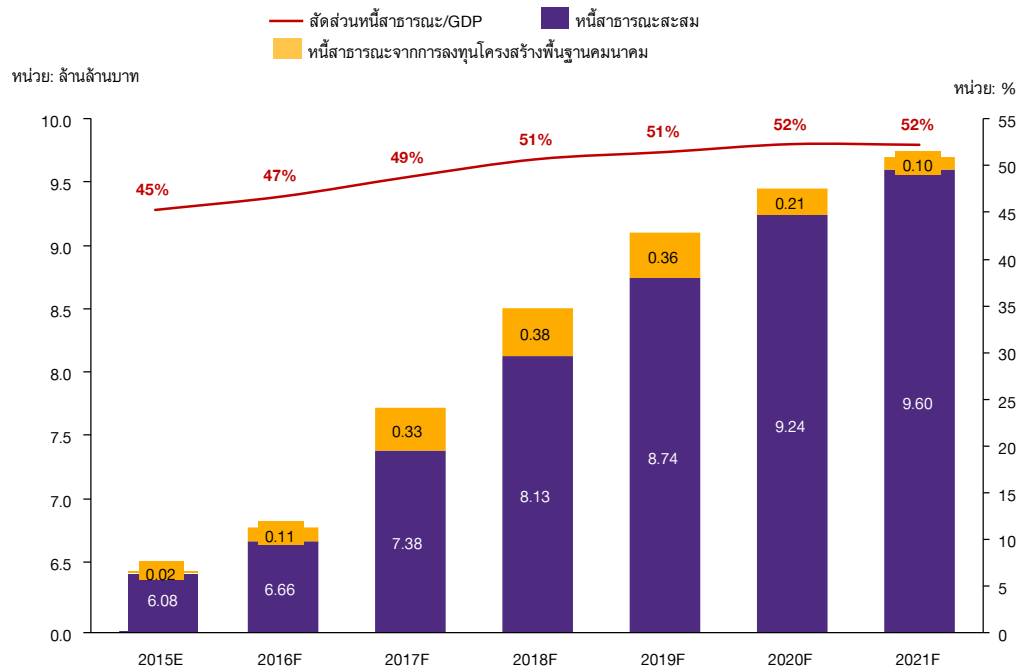
1) การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐจะทำให้ต้นทุนการขนส่งลดลงอย่างมีนัยสำคัญและส่งเสริมให้เกิดการลงทุนภาคเอกชนตามมา ในขณะที่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อวินัยทางการเงินของประเทศ

แน่นอนว่าโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ในประเทศเป็นการลงทุนและการใช้จ่ายจากภาครัฐเป็นจำนวนมากศาล ซึ่งเป็นการขับเคลื่อนเศรษฐกิจทั้งในระยะสั้นจากการก่อสร้างโครงการเองและในระยะยาวจากการลดต้นทุนด้านการขนส่ง และส่งเสริมให้มีการลงทุนในธุรกิจอื่นๆ ของภาคเอกชนที่จะตามมา โดยเม็ดเงินลงทุนในโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเหล่านี้จะถูกส่งผ่านเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจจากธุรกิจก่อสร้าง วัสดุก่อสร้าง และธุรกิจภาคบริการและอุปโภคบริโภค ทำให้เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจในรอบแรก (first-round effect) ผ่านการใช้จ่ายในการลงทุนของภาครัฐ การจ้างงาน การผลิต และการบริโภคภาคเอกชนตามมา ซึ่งคาดว่าจะการลงทุนในโครงการโครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้จะมีมูลค่าประมาณ 2-5 แสนล้านบาท ในช่วง 4 ปีแรกของการลงทุน และจะกระตุ้นการเติบโตของ GDP ของประเทศ ได้ราว 0.3%-1% ต่อปี อีกทั้งยังส่งผลกระทบต่อเนื่องเป็นรอบที่สอง (second-round effect) ในการเป็นรากฐานดึงดูดให้เอกชนลงทุนต่อเนื่องตามมา (crowding-in effect) ทั้งในช่วงระหว่างการก่อสร้างและเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ จากการวิจัยของ Credit Suisse พบว่า หากมีการลงทุนในโครงการโครงสร้างพื้นฐานในไทยสูงขึ้น 10% จะก่อให้เกิดการลงทุนเพิ่มจากภาคเอกชนอีกกว่า 3% ตามมาภายในช่วงเวลา 6 เดือน นอกจากนี้ การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพยังมีแนวโน้มทำให้สัดส่วนต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ต่อ GDP ของไทย ลดลงจาก 14.2% มาอยู่ที่ 12.2% ซึ่งอยู่ในระดับใกล้เคียงกับค่าเฉลี่ยของกลุ่มประเทศยุโรปอีกด้วย

ในขณะเดียวกัน การลงทุนในโครงการโครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้จะทำให้หนี้สาธารณะเติบโตสูงขึ้นจากการจัดหาแหล่งเงินทุน ในขณะที่การนำเข้าวัตถุดิบและสินค้าจากต่างประเทศจะกระทบต่อสถานะของดุลการชำระเงินของประเทศ แต่คาดว่าจะยังไม่อยู่ในระดับที่น่ากังวล เมื่อพิจารณาแหล่งที่มาของเม็ดเงินลงทุนในโครงการเหล่านี้แล้วจะพบว่าเงินลงทุนส่วนใหญ่จะมาจากภาระค่าน้ำมันผ่าน พ.ร.บ. หนี้สาธารณะ ทำให้มีความเสี่ยงที่จะฝาดฝืนกรอบความยั่งยืนทางการคลัง (วินัยทางการคลังที่รักษาเสถียรภาพของเศรษฐกิจภายในประเทศ) ที่กำหนดให้ยอดหนี้สาธารณะต่อ GDP มีค่าไม่เกิน 60% อย่างไรก็ตาม อีไอซีประเมินว่า การก่อหนี้ใหม่จากการลงทุนโครงการโครงสร้างพื้นฐานรวมกับหนี้สาธารณะคงค้าง เมื่อเทียบกับ GDP จะมีค่าไม่เกิน 52% ในช่วงระยะเวลาการก่อสร้างโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมทั้งหมด อีกทั้ง หากมีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) หรือการระดมเงินทุนผ่านทางกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (infrastructure fund) จะทำให้สัดส่วนหนี้ลดลงไปได้อีก ด้านดุลการชำระเงินของประเทศ คาดว่าจะมีการนำเข้าสินค้าทุนในช่วงที่มีการสร้างโครงการต่างๆ ประมาณปีละ 10,000-60,000 ล้านบาท ซึ่งยังคงต่ำกว่าดุลการค้าเฉลี่ยระหว่างปี 2010-2014 ที่เกินดุลอยู่ประมาณ 535,000 ล้านบาท อยู่มาก จึงคาดว่าจะการนำเข้าสินค้าทุนดังกล่าวจะมีผลกระทบต่อดุลการชำระเงินของประเทศเพียงเล็กน้อย สุดท้าย การลงทุนในโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่อาจส่งผลกระทบต่อดอกเบี้ยในระยะสั้นและระยะยาว โดยเฉพาะหากมีการระดมทุนจากภาคเอกชนมากขึ้นก็อาจทำให้อัตราดอกเบี้ยปรับสูงขึ้นได้เพราะจะเกิดการแข่งขันแย่งชิงเม็ดเงินลงทุนของนักลงทุน ซึ่งเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ภาครัฐและเอกชนควรจับตามอง

31 สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP ในระหว่างการก่อสร้างโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม 2.2 ล้านล้านบาท จะมีค่าไม่เกิน 52%

สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP



หมายเหตุ: พิจารณาแหล่งที่มาของเงินทุนจาก พ.ร.บ. หนี้สาธารณะ ไม่รวมแหล่งเงินจากงบประมาณประจำปี และ PPP
ที่มา : การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

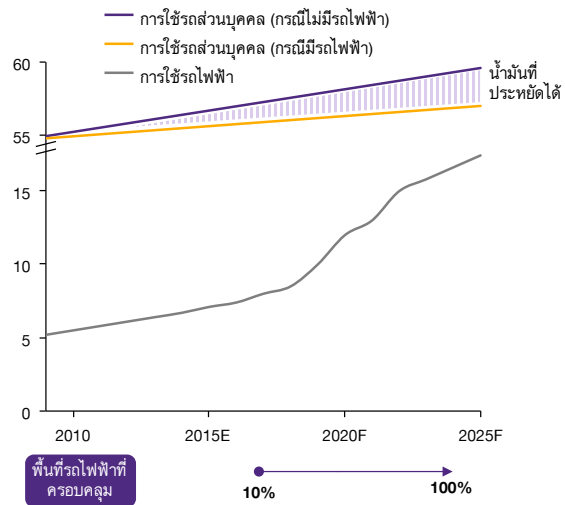
2) การใช้พลังงานภายในประเทศมีแนวโน้มปรับเพิ่มขึ้น โดยการก่อสร้างสนามบินและท่าเรือจะทำให้มีอุปสงค์การใช้น้ำมันปิโตรเลียมสูงขึ้น ในขณะที่การก่อสร้างรถไฟฟ้า จะทำให้พลังงานไฟฟ้าก้าวเข้ามามีบทบาทที่สำคัญ

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่พัฒนาขึ้น ย่อมก่อให้เกิดอุปสงค์การใช้พลังงานทั้งในรูปน้ำมันและไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อีไอซีคาดว่า ภายในปี 2025 จะมีเที่ยวบินเดินทางเข้า-ออกสนามบิน ทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง และภูเก็ตเพิ่มมากกว่า 280,000 เที่ยวบินต่อปี ก่อให้เกิดอุปสงค์ของปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (jet fuel) เพิ่มเกือบ 50% เป็น 54 ล้านบาร์เรลต่อปี คิดเป็นมูลค่าประมาณ 1.32 แสนล้านบาทต่อปี จาก 36 ล้านบาร์เรลต่อปีในปี 2015 คิดเป็นมูลค่าประมาณ 9 หมื่นล้านบาทต่อปี หรือคิดเป็นการเติบโตเฉลี่ยปีละ 4% เช่นเดียวกันกับการพัฒนาท่าเรือที่มีแนวโน้มทำให้อุปสงค์การใช้น้ำมันปิโตรเลียมหลักอย่างน้ำมันเตาเพิ่มสูงขึ้น เป็น 10 ล้านบาร์เรลต่อปี คิดเป็นมูลค่าประมาณ 13 พันล้านบาทต่อปี ในปี 2025 จาก 5 ล้านบาร์เรลต่อปีในปี 2015 คิดเป็นมูลค่าประมาณ 6.7 พันล้านบาทต่อปี หรือคิดเป็นการเติบโตเฉลี่ยปีละ 7% อีกทั้งในด้านอุปสงค์การใช้พลังงานไฟฟ้าก็มีแนวโน้มที่จะปรับขึ้นจากโครงการพัฒนารถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยคาดว่าโครงการรถไฟฟ้าทั้ง 10 สาย จะทำให้มีความต้องการกำลังไฟฟ้าเพิ่มเติมประมาณ 300 เมกะวัตต์ พร้อมทั้งยังต้องมีการสร้างสถานีไฟฟ้าย่อย (substation) อย่างน้อย 10 สถานีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการส่งและสำรองกระแสไฟฟ้า อย่างไรก็ตามในระยะยาวเมื่อโครงข่ายรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ มีแนวโน้มที่ประชากรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลจะหันมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ามากขึ้น ซึ่งจะช่วยลดสัดส่วนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพฯ ประมาณ 3% ส่งผลให้ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงได้ประมาณ 70 ล้านลิตรต่อปี ภายในปี 2025 หรือคิดเป็นมูลค่าการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงราว 2.1 พันล้านบาทต่อปี

32 รถไฟฟ้าจะช่วยลดสัดส่วนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงลงประมาณ 70 ล้านลิตรต่อปี ภายในปี 2025

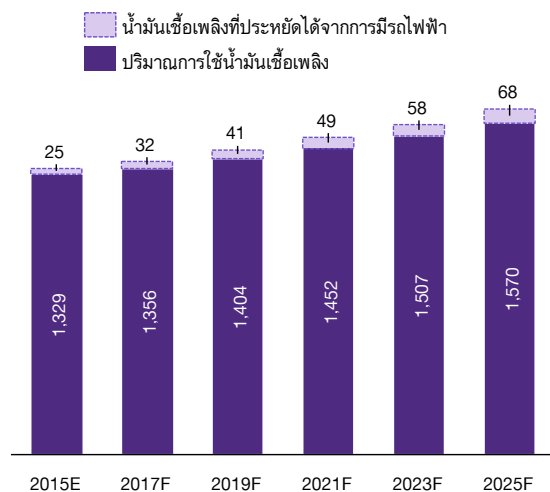
สัดส่วนการเดินทางในกรุงเทพฯ

หน่วย: %



ปริมาณการใช้เชื้อเพลิงโดยรถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพฯ

หน่วย: ล้านลิตร/ปี

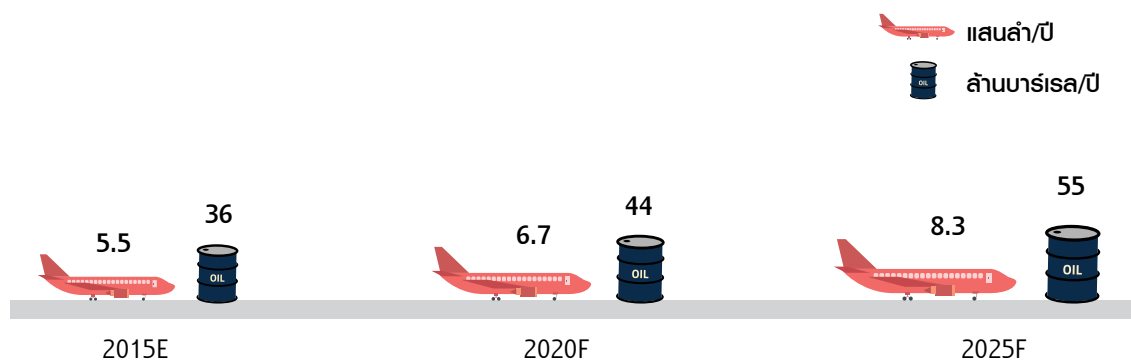


ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ทางด้านผู้ประกอบการด้านพลังงานจะต้องเตรียมการขยายธุรกิจเพื่อรองรับความต้องการที่จะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ ผู้ประกอบการด้านน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานและน้ำมันเตาสำหรับเรือขนส่งควรเตรียมสร้างสถานที่จัดเก็บน้ำมันขนาดใหญ่เพื่อรองรับอุปสงค์ที่จะเติบโตในอนาคต อีกทั้ง ควรติดตามราคาน้ำมันอย่างใกล้ชิด รวมถึงทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันในราคาที่เหมาะสม ส่วนผู้ประกอบการด้านพลังงานไฟฟ้าและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องควรติดตามความคืบหน้าของโครงการรถไฟฟ้าเพื่อหาช่องทางเข้าเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทั้งในส่วนโรงไฟฟ้าและสถานีไฟฟ้าย่อย

33 ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นกว่า 50% ภายในปี 2025 จากยอดการใช้น้ำมันปี 2015 หรือคิดเป็นการเติบโตเฉลี่ย 4% ต่อปี

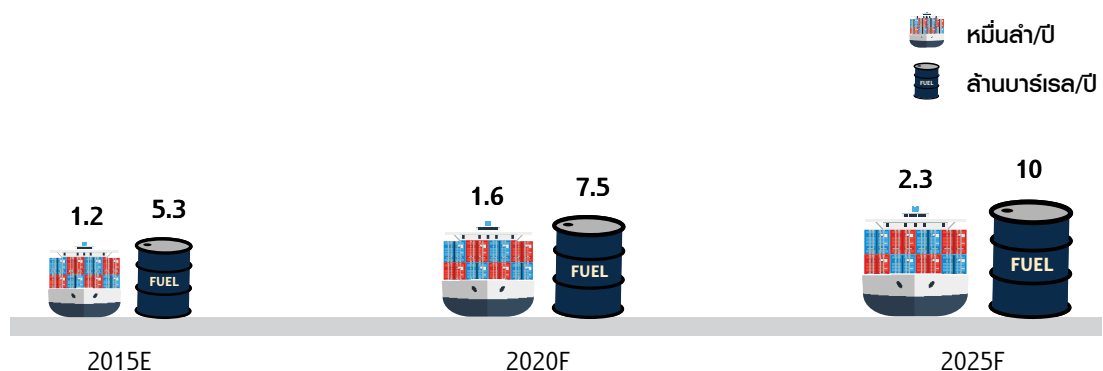
ประมาณการความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ BMI และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

34 ปริมาณการใช้น้ำมันเตาสำหรับเรือขนส่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นกว่า 100% ภายในปี 2025 จากยอดการใช้น้ำมันปี 2015 หรือคิดเป็นการเติบโตเฉลี่ย 7% ต่อปี

ประมาณการความต้องการใช้น้ำมันเตาสำหรับเรือขนส่ง



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน และ ปตท.

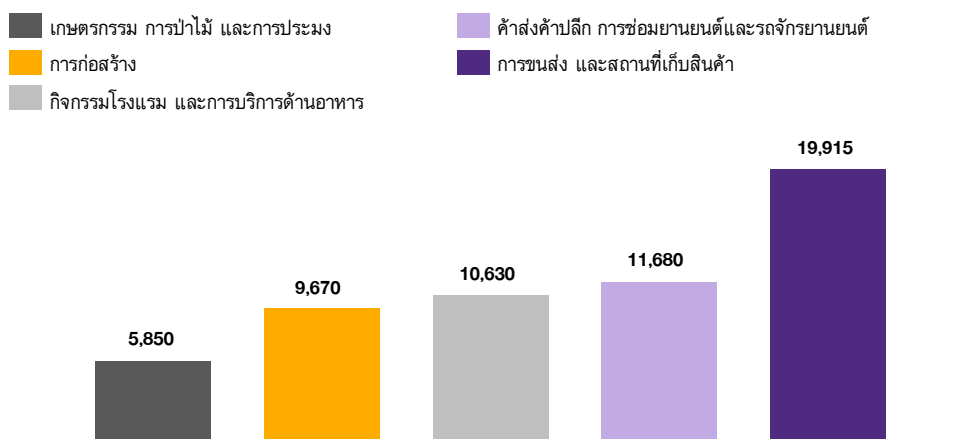
3) แรงงานจากภาคการเกษตรมีแนวโน้มเคลื่อนย้ายไปสู่ภาคบริการมากขึ้นจากการพัฒนาระบบขนส่งทางรางส่วนภูมิภาค

การขยายตัวของธุรกิจต่างๆ ตามหัวเมืองจากอานิสงส์ของรถไฟรางคู่มีแนวโน้มจะดึงดูดแรงงานจากภาคการเกษตรเข้าสู่ภาคบริการมากขึ้น อีโอซีประเมินว่าธุรกิจค้าส่งค้าปลีก เช่น ไฮเปอร์มาร์เก็ต ซูเปอร์มาร์เก็ต รวมถึง โรงแรม และร้านอาหาร จะขยายตัวเป็นจำนวนมาก ซึ่งแน่นอนว่าธุรกิจบริการเหล่านี้ทำให้เกิดความต้องการแรงงานในการดำเนินงานเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับค่าจ้างแรงงานของภาคบริการที่สูงกว่าภาคการเกษตรประมาณ 2-4 เท่า อีกทั้งรายได้ในภาคการเกษตรมีความไม่แน่นอนจากปัจจัยหลายประการ เช่น ปัญหาสภาพภูมิอากาศและภัยธรรมชาติ ปัญหาความผันผวนของราคาสินค้าทางการเกษตร เป็นต้น จากเหตุข้างต้น ทำให้แรงงานในภาคการเกษตรมีแนวโน้มหันมาประกอบอาชีพในภาคบริการที่มีรายได้สูงกว่า

35 ค่าจ้างแรงงานเฉลี่ยของภาคบริการอื่นๆ มีค่าจ้างที่สูงกว่าภาคการเกษตรหลายเท่าตัว

ค่าจ้างแรงงานเฉลี่ยจำแนกตามประเภทอุตสาหกรรม

หน่วย: บาท/เดือน



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย

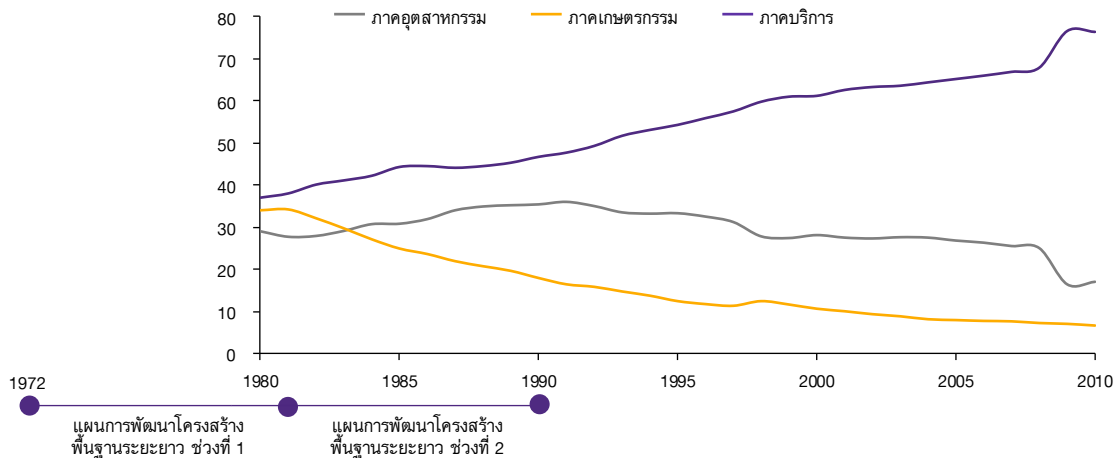
ในกรณีศึกษาของประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น เกาหลีใต้ จะเห็นได้ชัดว่าเมื่อประเทศมีการพัฒนาและลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ จะทำให้แรงงานในภาคการเกษตรเคลื่อนย้ายไปประกอบอาชีพอื่นๆ ในภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการมากขึ้น โดยในปี 1980 ซึ่งเป็นทศวรรษแห่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เกาหลีใต้มีแรงงานในภาคการเกษตรกว่า 35% ซึ่งน้อยกว่าแรงงานในภาคบริการเล็กน้อย แต่เมื่อมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแล้วเสร็จ แรงงานในภาคการเกษตรของเกาหลีใต้ได้เคลื่อนย้ายไปสู่ภาคบริการจนทำให้แรงงานภาคการเกษตรมีสัดส่วนเหลือเพียงไม่ถึง 10% ของแรงงานทั้งหมด ในขณะที่แรงงานในภาคบริการยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนมีสัดส่วนที่สูงถึง 70% ของแรงงานทั้งหมด

การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของแรงงานจึงเป็นอีกประเด็นหนึ่งที่ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องควรหามาตรการเพื่อป้องกันการขาดแคลนแรงงานในภาคการเกษตรต่อไป ในกรณีของเกาหลีใต้มีการนำเอาเครื่องจักรกลมาใช้กับภาคการเกษตรเพื่อแก้ปัญหาแรงงานขาดแคลน จนทำให้ผลผลิตการเกษตรต่อไร่เพิ่มสูงขึ้นราว 2.6% ต่อปี ในระหว่างปี 1970 ถึง 2009 หรือเติบโตเป็นอันดับ 3 ของเอเชียรองจากจีนและปากีสถาน จึงทำให้การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของแรงงานไม่ได้ส่งผลกระทบต่อฐานแรงงานมากนัก สำหรับไทยนั้น หากมีการเคลื่อนย้ายแรงงานเกิดขึ้น อาจใช้กลยุทธ์เดียวกันกับเกาหลีใต้ คือ การนำเอานวัตกรรมหรือเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มผลผลิตการเกษตร รวมถึงอาจมีการวิจัยและพัฒนาพันธุ์พืชเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มในสินค้าเกษตร ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะช่วยลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของแรงงานไทยได้

36 การพัฒนาเชิงโครงสร้างพื้นฐานที่มากขึ้นทำให้แรงงานในเกาหลีใต้ เคลื่อนย้ายจากภาคการเกษตรเข้าสู่ภาคบริการมากขึ้น

สัดส่วนการจ้างงานในเกาหลีใต้

หน่วย: %



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ World Bank

4) เทคโนโลยีสารสนเทศจะเข้ามามีบทบาทอย่างมีนัยสำคัญกับระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยในอนาคต

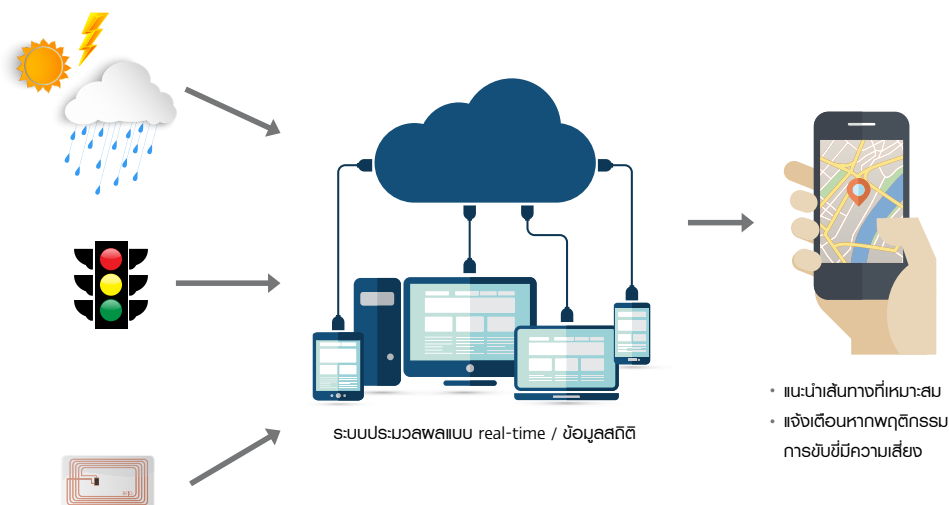
การขนส่งในอนาคตมีแนวโน้มที่จะพึ่งพาเทคโนโลยีเพื่อเสริมประสิทธิภาพให้การขนส่งและสร้างความมั่นใจให้ผู้ว่าจ้างขนส่งและผู้บริโภคมากยิ่งขึ้น ถึงแม้ว่าในปัจจุบันเทคโนโลยีสารสนเทศได้เข้ามามีส่วนในกิจกรรมการขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ยกตัวอย่างเช่น การใช้ระบบระบุตำแหน่งบนพื้นโลก (Global Positioning System: GPS) เพื่อติดตามตำแหน่ง ความเร็ว และสมรรถนะยานพาหนะที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารและสินค้าแบบเรียลไทม์ การใช้ระบบการจัดการคลังสินค้า (Warehouse Management System: WMS) เพื่อช่วยให้การปฏิบัติงานภายในคลังสินค้ามีความถูกต้องและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม การขยายโครงข่ายระบบคมนาคมในอนาคต ทั้งทางราง เครื่องบิน และเรือ ทำให้การเดินทางและขนส่งมีความหลากหลายและสลับซับซ้อนมากขึ้น ก็ย่อมต้องการระบบสนับสนุนและการถ่ายทอดข้อมูลสารสนเทศที่มีปริมาณมากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งมีการประมวลผลที่รวดเร็วและแม่นยำตามไปด้วย เพื่อเสริมประสิทธิภาพของผู้ให้บริการขนส่งจากผู้ผลิต (producers) จนถึงมือผู้บริโภคสุดท้าย (end users) เช่น การจัดเส้นทางและตารางเวลาในการให้บริการ รวมถึงการประเมินและการหักจ่ายค่าบริการ เป็นต้น

ในระบบขนส่งมวลชน ระบบตัวร่วมเป็นตัวอย่างที่เห็นได้เด่นชัดในการพึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการส่งผ่านข้อมูลขนาดใหญ่ ระบบตัวร่วมเป็นระบบหนึ่งที่ใช้กันอย่างแพร่หลายเพื่ออำนวยความสะดวกในการพกพาตัวโดยสารเพียงใบเดียวที่สามารถใช้บริการได้กับการขนส่งหลากหลายรูปแบบ เช่น ระบบขนส่งมวลชนทางราง ระบบโดยสารสาธารณะระบบขนส่งทางน้ำ และระบบทางพิเศษ เป็นต้น ซึ่งย่อมาหมายถึงการส่งผ่านข้อมูลขนาดใหญ่จากเครื่องอ่านบัตรโดยสารตามสถานี ไปยังศูนย์รวบรวมข้อมูลศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางเพื่อทำการหักค่าโดยสาร และธนาคารเพื่อทำการชำระบัญชีรายได้ค่าโดยสารระหว่างผู้ให้บริการต่อไป โดยระบบต้องอ่านและส่งผ่านข้อมูลด้วยระยะเวลาเพียง 0.3 วินาทีและมีความถี่อย่างน้อย 1 ล้านครั้งต่อวัน จึงต้องการระบบประมวลผลข้อมูลสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพสูงและสามารถจัดเก็บข้อมูลที่มีขนาดใหญ่มากได้

ส่วนในด้านการขนส่งสินค้า เทคโนโลยี “Internet of Things (IoT)” มีแนวโน้มจะเข้ามามีบทบาทสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่งสินค้า ระบบการเชื่อมต่ออุปกรณ์สื่อสารกับยานพาหนะผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต หรือระบบ Internet of Things (IoT) จะถูกต่อเชื่อมกับชิพ Radio-Frequency Identification (RFID) ที่ถูกติดไว้กับสินค้าแล้วส่งข้อมูลตำแหน่งของสินค้าผ่านไปยังระบบประมวลผลกลาง นอกจากนี้แล้ว IoT ยังสามารถแจ้งข้อมูลพยากรณ์อากาศ บอกรูปภาพการจราจรเพื่อให้หลีกเลี่ยงเส้นทางที่ติดขัด รวมไปถึงวิเคราะห์ลักษณะการขับขี่ของคนขับรถ ซึ่งการผสมผสานระหว่างเทคโนโลยีเดิมเข้ากับระบบอินเทอร์เน็ตทำให้ผู้ประกอบการสามารถตรวจสอบและควบคุมระยะเวลาและเส้นทางในการขนส่งสินค้าได้ดีขึ้น

37 IoT จะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งตรวจสอบและควบคุมระยะเวลาและเส้นทางในการขนส่งได้ดีขึ้น

ตัวอย่างการใช้งาน IoT กับภาคการขนส่ง



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC

นวัตกรรมทางเทคโนโลยีที่ถูกสร้างขึ้นมาสเสริมประสิทธิภาพเหล่านี้ แม้จะเป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อผู้ประกอบการ แต่ในระยะยาวถือว่าเป็นการลงทุนที่คุ้มค่า นวัตกรรมและเทคโนโลยีใหม่เหล่านี้วันข้างหน้าจะยังมีบทบาทต่อการขนส่งซึ่งสามารถลดต้นทุนค่าบริการและเวลาในการขนส่ง อีกทั้งยังสามารถเพิ่มประสิทธิภาพให้กับผู้ประกอบการได้อย่างมีนัยสำคัญ ทั้งในระหว่างการขนส่งสินค้าและการวางแผนขนส่งสินค้าในอนาคต ยกตัวอย่างเช่น UPS ผู้ประกอบการยักษ์ใหญาด้านขนส่งและโลจิสติกส์ลำดับต้นของโลกได้มีการบันทึกข้อมูลการขนส่งสินค้าตั้งแต่ช่วงต้นทศวรรษ 1980 มากถึง 1.6 ล้านกิกะไบต์ จากนั้นได้นำเอาเทคโนโลยีการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data Analysis) ซึ่งใช้เงินลงทุนประมาณ 200-300 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ มาช่วยประมวลผลและหาเส้นทางขนส่งที่เหมาะสมที่สุดให้กับคนขับรถ ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้ทำให้ UPS สามารถประหยัดน้ำมันมากถึง 1.5 ล้านแกลลอน ในปี 2013 ทั้งนี้ UPS คาดว่า เมื่อโครงการดังกล่าวได้นำไปใช้ทั่วทุกเส้นทางในสหรัฐฯ ภายในปี 2017 จะทำให้บริษัทประหยัดค่าใช้จ่ายได้ถึงปีละ 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

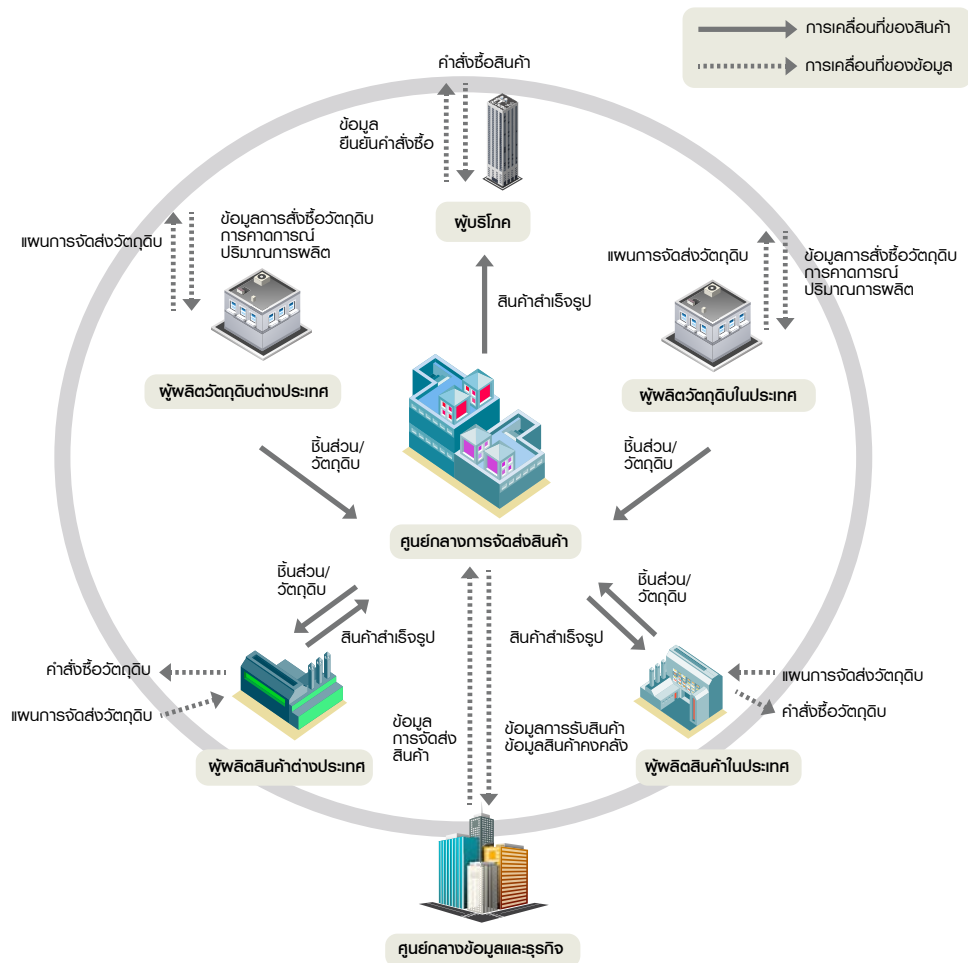
5) การพัฒนาโครงการพื้นฐานด้านคมนาคมเปิดโอกาสให้ไทยก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ในอนาคต

นอกจากการมีโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมแล้ว เป้าหมายการพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ยังประกอบด้วยปัจจัยอีกหลายอย่าง เช่น การสร้างระบบเชื่อมต่อการขนส่งหลายรูปแบบ และการเสริมสร้างทักษะบุคลากร โครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเหล่านั้นนอกจากจะพัฒนาบริการการขนส่งภายในประเทศแล้ว ยังส่งเสริมประเทศสู่เป้าหมายสูงสุดในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาคอีกด้วย นอกจากความพร้อมทางด้านทำเลที่ตั้งอยู่ในศูนย์กลางภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ประกอบกับโครงสร้างพื้นฐานที่กำลังพัฒนาขึ้นมาใหม่แล้ว อีไอซีมองว่ายังมีอีกหลายปัจจัยที่ยังคงต้องได้รับการสนับสนุนควบคู่ไปด้วย ได้แก่ 1) การพัฒนาระบบขนส่งที่เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) ทั้งในและระหว่างประเทศที่จะทำให้การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งและการกระจายสินค้าระหว่างราง-น้ำ-อากาศมีความต่อเนื่องและราบรื่นมากขึ้น 2) การพัฒนากฎระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อการค้าและการขนส่ง เช่น มาตรการจูงใจทางภาษีและสิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนแก่นักลงทุนต่างชาติ และ 3) การพัฒนาศักยภาพของบุคลากรทั้งในด้านวิชาการและภาษาให้มีศักยภาพที่ทัดเทียมกับประเทศอื่นในภูมิภาค โดยหากไทยสามารถบูรณาการปัจจัยดังกล่าวเข้าด้วยกันได้ทั้งหมด ก็มีโอกาsk้าวสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ได้ไม่ยาก

ประโยชน์ของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์นั้นนอกจากจะเป็นศูนย์กลางการขนส่งและกระจายสินค้าแล้ว ยังทำให้ไทยมีโอกาสก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าและการเงินระหว่างประเทศอีกด้วย นอกจากความสามารถในการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นแล้ว ผลพลอยได้จากการประหยัดเวลาในการขนส่งสินค้า (economies of speed) และการประหยัดจากขนาดของกำลังการผลิต (economies of scale) ทำให้ราคาสินค้าที่ผลิตในไทยมีแนวโน้มลดลงจึงสร้างศักยภาพในการแข่งขันทางการค้าและรายได้ให้ประเทศเพิ่มขึ้นตามไปด้วย และท้ายที่สุดอาจส่งผลให้ไทยเป็นศูนย์กลางการค้าและการเงินแห่งใหม่ในอนาคต

ภาคเอกชนควรใช้โอกาสนี้ สร้างเครือข่ายพันธมิตรในห่วงโซ่อุปทาน เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากการเป็นศูนย์กลางการขนส่ง โดยแม้ไทยจะมีโอกาสเป็นศูนย์กลางการขนส่ง แต่หากผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานไม่ปรับกลยุทธ์ ก็จะทำให้ไทยเป็นเพียงทางผ่านเพื่อกระจายสินค้าไปยังประเทศรอบข้างเท่านั้น อีไอซีมองว่าผู้ประกอบการไทยควรต่อยอดจากการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตและการค้าภายในภูมิภาค เหมือนในกรณีของไต้หวันซึ่งได้มีการพัฒนาโครงการศูนย์กลางธุรกิจและโลจิสติกส์ระหว่างปี 2004 ถึง 2008 เพื่อบูรณาการความร่วมมือระหว่างผู้ผลิตและผู้ค้า ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการผลิตและการขนส่งร่วมกัน เช่น แผนการขนส่งและนำเข้าวัตถุดิบ แผนการขนส่งสินค้าสำเร็จรูป แผนการบริหารคงคลังสินค้า เป็นต้น ซึ่งจะทำให้การขนส่งทั้งสินค้าและการผลิตสินค้าในอุตสาหกรรมต่างๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

38 การถ่ายทอดข้อมูลและข่าวสารแบบบูรณาการระหว่างผู้ผลิต ผู้ขนส่งสินค้า ผู้บริโภคและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของไต้หวัน ทำให้การขนส่งสินค้าและการผลิตสินค้าในไต้หวันเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ "The Analysis and Development of Taiwan's Industrial Logistics Hub" โดย Trappey C.V. และคณะ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทั้งทางราง ทางอากาศ และทางน้ำ นอกจากจะสร้างความสะดวกสบายในการเดินทางและขนส่งสินค้าแล้ว ยังส่งผลบวกต่อธุรกิจต่างๆ ทั้งในระยะสั้น เช่น ธุรกิจก่อสร้างและวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และในระยะยาว เช่น ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ธุรกิจค้าปลีกค้าส่ง และธุรกิจขนาดกลางและเล็กอีกมากมาย ซึ่งจะเป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคตต่อไป อย่างไรก็ตาม การลงทุนในโครงการเหล่านี้ก็อาจก่อให้เกิดผลกระทบในวงกว้างตามมา เช่น สถานะการเงินของประเทศ การใช้พลังงาน การเคลื่อนย้ายแรงงานระหว่างธุรกิจ การพึ่งพาเทคโนโลยี และการพัฒนาประเทศสู่ศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งทุกสิ่งที่ได้กล่าวจะเป็นปัจจัยกำหนดอนาคตของประเทศต่อไป ไม่ว่ากระแสการพัฒนาจะปรับเปลี่ยนไปในทิศทางใดก็ตาม ภาครัฐและภาคเอกชนควรมีการตั้งรับและสร้างความสามารถในการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ได้อย่างทันทั่วทั้งที่เพื่อความอยู่รอดและเติบโตอย่างยั่งยืน

คณะผู้จัดทำ



ดร.สุทธาภา อมรวิวัฒน์
รองผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสูงสุด
Economic Intelligence Center

ดร.สุทธาภา อมรวิวัฒน์ ดำรงตำแหน่ง รองผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสูงสุด Economic Intelligence Center (EIC) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลยุทธ์ของธนาคารไทยพาณิชย์ โดยก่อนหน้านี้ ดร.สุทธาภา ได้ก่อตั้งและดูแลสายงานวิเคราะห์ความเสี่ยง (Risk Analytics) กลุ่มบริหารความเสี่ยงมาก่อน ทั้งนี้ ก่อนร่วมงานในแวดวงธนาคารไทย ดร.สุทธาภา มีประสบการณ์ทำงานในต่างประเทศกว่า 10 ปี ทั้งภาคองค์กรระหว่างประเทศ และภาคเอกชนชั้นนำ ได้แก่ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) สหรัฐอเมริกา บริษัทที่ปรึกษา Booz Allen Hamilton สหรัฐอเมริกา ING Group เนเธอร์แลนด์ เป็นต้น นอกจากนี้ยังเคยดำรงตำแหน่งระดับผู้อำนวยการส่วนวิเคราะห์เศรษฐกิจมหภาคของสำนักงานเศรษฐกิจ การคลัง กระทรวงการคลังอีกด้วย

ดร.สุทธาภา เป็นหนึ่งในคณะอนุกรรมการด้านการเงิน การธนาคาร สถาบันการเงินและตลาดทุน สภานิติบัญญัติแห่งชาติ อีกทั้งยังเป็นผู้เชี่ยวชาญ (Non-resident Fellow) ด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศและตลาดการเงินให้กับองค์กรระหว่างประเทศ Asia Society กรุงนิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา

ดร.สุทธาภา เป็นนักเรียนทุนพระราชทานเล่าเรียนหลวง จบการศึกษาปริญญาตรี สาขาคณิตศาสตร์ประยุกต์ มหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ด และปริญญาเอก สาขาเศรษฐศาสตร์ การบริหารและนโยบาย สถาบันเทคโนโลยีแห่งรัฐแมสซาชูเซตส์ (M.I.T.) สหรัฐอเมริกา ดร.สุทธาภา ได้รับเลือกเป็นหนึ่งใน 20 ผู้นำรุ่นใหม่ของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ในปี 2550 โดยคณะกรรมการขององค์กรระหว่างประเทศ Asia Society



ธีรินทร์ รัตนกิจไฉวงค์
ผู้อำนวยการอาวุโสกลยุทธ์ธุรกิจ
และอุตสาหกรรมและรักษาการ
คลัสเตอร์ธุรกิจส่งออก

ธีรินทร์ มีประสบการณ์การทำงานเป็นที่ปรึกษาทางธุรกิจมากกว่า 10 ปี กับ The Boston Consulting Group และ A.T. Kearney โดยเป็นที่ปรึกษาให้กับบริษัทชั้นนำในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในหลากหลายกลุ่มอุตสาหกรรม เช่น ธนาคารพาณิชย์ ประกันภัย พลังงาน สินค้าอุปโภคบริโภค และธุรกิจบริการ มีความเชี่ยวชาญในการวางกลยุทธ์ธุรกิจ การพัฒนารูปแบบธุรกิจเพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันรวมถึงการปรับกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพ

ธีรินทร์ จบการศึกษาระดับปริญญาตรี (เกียรตินิยมอันดับหนึ่งเหรียญทอง) สาขาวิชาระบบสารสนเทศทางบัญชี จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และปริญญาโท สาขาวิชาบริหารธุรกิจ จาก Kellogg School of Management, Northwestern University



ทัชชวณ หอมจำปา
ผู้อำนวยการคลัสเตอร์ธุรกิจ
โครงสร้างพื้นฐาน

ทัชชวณ มีประสบการณ์การทำงานในแผนก Investment Banking ที่ J.P.Morgan ประเทศสิงคโปร์ โดยให้คำปรึกษาแก่บริษัทขนาดใหญ่ในอาเซียนในด้านการระดมเงินทุนจากตลาดตราสารทุน เริ่มงานกับธนาคารไทยพาณิชย์ในปี 2553 ในหน่วยงานวิเคราะห์ความเสี่ยงสินเชื่อ โดยดูแลความเสี่ยงภาพรวมระดับ Portfolio และระดับอุตสาหกรรมให้แก่ธนาคาร

ทัชชวณ เป็นนักเรียนทุนพระราชทานเล่าเรียนหลวง (King's Scholarship) จบการศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ จาก Yale University และปริญญาโท สาขาเศรษฐศาสตร์และการเงิน จาก London School of Economics (LSE)

คณะผู้จัดทำ



ดร.สุปรีย์ ศรีสำราญ

นักวิเคราะห์อาวุโส

สาขาธุรกิจที่ดูแล: บนส่งและโลจิสติกส์,
ก่อสร้างและโครงสร้างพื้นฐาน

ดร.สุปรีย์ มีประสบการณ์เป็นที่ปรึกษาสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ในโครงการเพิ่มบทบาทเอกชนในรูปแบบ Public Private Partnership (PPPs) และมีผลงานวิจัยทางวิชาการที่ผ่านมา ได้แก่ การศึกษาการวางแผนระบบไฟฟ้าในประเทศไทย การศึกษาความเป็นไปได้ของการใช้รถยนต์พลังงานไฮโดรเจนในรัฐ Hawaii และการศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการลงทุนของมหาวิทยาลัย Cornell

ดร.สุปรีย์ จบการศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (เครื่องกล) จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จากนั้นศึกษาต่อปริญญาโท ด้านการบริหารงานวิศวกรรม จาก Tufts University ภายหลังจากการจบการศึกษา ได้ฝึกงานตำแหน่งนักวิเคราะห์ธุรกิจ ที่บริษัท Blackmore Partners Inc. ก่อนที่จะศึกษาต่อปริญญาเอกด้าน Regional Science and Urban Economics ที่ Cornell University นอกจากนี้ ดร.สุปรีย์ ยังผ่านหลักสูตรการพัฒนาศักยภาพด้านวิศวกรรมระบบขนส่งทางราง (วศร.) จากสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) อีกด้วย



อิสระสรค์ กันทะอุโมงค์

นักวิเคราะห์

อิสระสรค์ มีประสบการณ์ทำงานวิเคราะห์และจัดทำนโยบายด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งระหว่างประเทศภายใต้กรอบอาเซียนและเอเปคกับกระทรวงคมนาคม ก่อนหน้านี้เคยร่วมงานกับบริษัท Procter & Gamble ประเทศไทย ในสายงานการวางแผนการจัดส่งสินค้า และได้รับรางวัล Star Award ซึ่งเป็นรางวัลที่มอบให้แก่พนักงานที่มีผลงานเป็นเลิศ

อิสระสรค์ จบการศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และได้รับทุนรัฐบาลไทยเพื่อศึกษาต่อระดับปริญญาโท สาขา Industrial and Systems Engineering มหาวิทยาลัย Florida

Economic Intelligence Center (EIC)

E-mail: eic@scb.co.th โทร: +662 544 2953

ดร.สุทธาภา อมรวิวัฒน์

รองผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสูงสุด Economic Intelligence Center
sutapa.amornvivat@scb.co.th

Economic and Financial Market Research

ดร.เพชรพจน์ นันทรามาศ

ผู้อำนวยการเศรษฐกิจมหภาค
phacharaphot.nuntramas@scb.co.th

ดร.ชุติมา ตันตะรางวงศ์

chutima.tontarawongsa@scb.co.th

ปิยกร ชลวร

piyakorn.chonlaworn@scb.co.th

ณัฐกร วิสุทธีโก

natakorn.visudtiko@scb.co.th

ธนกร ลิ้มวิทย์ธราดล

tanakorn.limvittaradol@scb.co.th

วราดา ตันติสุนทร

vorada.tantisunthorn@scb.co.th

ยุวานันท์ อ้วนทอง

yuwanee.ouinong@scb.co.th

Knowledge Management & Networking

ดร.อานันท์รัตน์ บุญนิธิวรกุล

ผู้อำนวยการบริหารองค์ความรู้และเครือข่ายวิจัย
anyarat.boonnithivorakul@scb.co.th

ณภัทร ศรีจามร

napat.srichamorn@scb.co.th

ณัฐริดา อินทรมยุร

nattida.intaramayoon@scb.co.th

วนิดา นาทีสวรรณ

wanitcha.nateesuwarn@scb.co.th

วิภาสรา อาภาสกุลเดชะ

vipasara.arpaskundait@scb.co.th

โสฬสญา อุปมาย

sorodda.upamai@scb.co.th

อลัน สอนดานาเสฏฐ์

alan.sondatanaset@scb.co.th

เอกรัตน์ เลากุลรัตน์

ekaratt.laokulratt@scb.co.th

Sectorial Strategy

ธีรินทร์ รัตนปิณฑะวงศ์

ผู้อำนวยการอาวุโสกลยุทธ์ธุรกิจและ
อุตสาหกรรม และรักษาการคัสเตอร์ส่งออก
teerin.ratanapinyowong@scb.co.th

พิชญ์สินี ฐิตสมบุญ

pitsinee.thitisomboon@scb.co.th

วีรวรรณ ฉายานนท์

veerawan.chayanon@scb.co.th

Export Cluster

โกณจนากร เกื้อนมูลแสน

konjanart.thueanmunsan@scb.co.th

โชติกา ชุ่มมี

chotika.chummee@scb.co.th

ธีระยุทธ ไทยธูปไพศาล

teerayut.thaiturapaisan@scb.co.th

ปานณ์ บุญญวานิชย์

pann.boonyavanich@scb.co.th

พริมา อัครยุทธ

parima.arkkarayut@scb.co.th

Infrastructure Cluster

ทับขวัญ หอมจำปา

ผู้อำนวยการคัสเตอร์ธุรกิจโครงสร้างพื้นฐาน
tubkwan.homchampa@scb.co.th

ดร.ศิวาลัย ขันธะวณ:

sivalai.khantachavana@scb.co.th

ดร.สุปรีย์ ศรีสำราญ

supree.srisamran@scb.co.th

เลิศพงษ์ ลากเชวสัท

lertpong.larpchevasit@scb.co.th

อลิษา แทมประสิริฐ

alisa.tamprasirt@scb.co.th

อิสระสรณ์ กันทะอุโมงค์

issarasan.kantaumong@scb.co.th

Service Cluster

วิธาน เจริญพล

ผู้อำนวยการคัสเตอร์ธุรกิจบริการ
vithan.charoenphon@scb.co.th

ปวริศร์ พุกศราษ

pavaris.prueksaradch@scb.co.th

ปรานิดา ศยามานนท์

pranida.syamananda@scb.co.th

กานต์ชนก บุญสุภาพ

kanchanok.bunsupaporn@scb.co.th

ภาคณีย์ พงศ์ไพโรดม

pakaneey.pongpirodom@scb.co.th

ลภัส อัครพินธุ์

lapas.akaraphanth@scb.co.th

วิภาวดี ศรีโสภา

vipavadee.srisopa@scb.co.th

