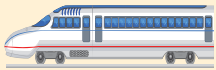




ส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม...ให้มากกว่าความสะดวกในการเดินทาง



Highlight

- ส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้มช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต นอกจากจะอำนวยความสะดวกในการเดินทางต่อผู้โดยสารที่ย้ายมาขึ้นรถไฟฟ้าที่หมอชิตแล้ว ยังเพิ่มโอกาสให้ 2 ธุรกิจที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และธุรกิจค้าปลีกอีกด้วย ทั้งนี้ อีไอซีประเมินว่าธุรกิจทั้งสองยังไม่อยู่ในภาวะ oversupply และยังมีโอกาสที่จะเติบโตได้อย่างต่อเนื่องในอนาคต

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีรถไฟฟ้าให้บริการจำนวน 4 สาย และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 9 สายในอีกประมาณ 10 ปีข้างหน้า ซึ่งจะครอบคลุมพื้นที่บริการมากขึ้นประมาณ 2 เท่าตัว ทั้งนี้ รถไฟฟ้าที่ดำเนินการให้บริการในปัจจุบันทั้ง 4 สาย ได้แก่ 1) รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้มเส้นทางหมอชิต-บางซื่อ 2) สายสีเขียวอ่อน เส้นทางสนามกีฬา-บางหว้า 3) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เส้นทางหัวลำโพง-พระราม4-บางซื่อ และ 4) รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) เส้นทางพญาไท-สนามบินสุวรรณภูมิ โดยในปัจจุบันรถไฟฟ้าทั้ง 4 สายนี้ สามารถครอบคลุมพื้นที่ได้เพียง 537 ตารางกิโลเมตร ซึ่งในอนาคตหากรถไฟฟ้าทั้ง 9 สายแล้วเสร็จ ทางอีไอซีประเมินว่าระบบรถไฟฟ้าจะสามารถครอบคลุมพื้นที่ได้ถึง 1,640 ตารางกิโลเมตร (รูปที่ 1)

สำหรับเส้นทางที่กำลังจะก่อสร้างในระยะต่อไปคือ รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้มส่วนต่อขยายจากหมอชิตไปยังสะพานใหม่และคูคต จะสร้างความเจริญให้กับย่านพหลโยธินตอนบนซึ่งมีแหล่งชุมชนและส่วนราชการหลายแห่ง โดยขณะนี้โครงการได้รับอนุมัติการก่อสร้างเรียบร้อยแล้วและอยู่ในระหว่างรอการประมูลงานก่อสร้าง โดยเส้นทางนี้เป็นส่วนต่อจากรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้มในปัจจุบันที่สิ้นสุดที่สถานีหมอชิต ซึ่งจะต่อขยายเส้นทางเพิ่มเติมจากสถานีหมอชิตไปทางทิศเหนือของกรุงเทพฯ ตามแนวถนนพหลโยธิน (เขตบางเขน-เขตสายไหม) ไปสิ้นสุดที่ ต.คูคต อ.ลำลูกกา จ.ปทุมธานี ผ่านสถานที่สำคัญต่างๆ มากมาย อาทิ ห้างสรรพสินค้า, ที่อยู่อาศัย, มหาวิทยาลัย, โรงพยาบาล, ท่าอากาศยานดอนเมือง และส่วนราชการ เช่น กรมป่าไม้ กรมทหารบกและทหารอากาศ รวมระยะทางทั้งสิ้นราว 18 กิโลเมตร (รูปที่ 2)

แน่นอนว่าเมื่อรถไฟฟ้าเส้นทางนี้แล้วเสร็จจะเพิ่มความสะดวกในการเดินทางเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพฯ ของผู้อยู่อาศัยย่านสะพานใหม่-คูคต อ.ลำลูกกา และบริเวณใกล้เคียง โดยปัจจุบันมีผู้อยู่อาศัยบริเวณย่านดังกล่าวประมาณ 12 ล้านคน โดยในจำนวนนี้เป็นนักเรียนถึงราว 2.5 ล้านคน ซึ่งอีไอซีคาดว่าหากผู้อยู่อาศัยย่านดังกล่าวมีความต้องการเดินทางเข้าสู่กรุงเทพฯ ชั้นในโดยรถยนต์ส่วนบุคคลจะใช้เวลาประมาณ 2-3 ชั่วโมง แต่ถ้าหากเปลี่ยนมาใช้ระบบรถไฟฟ้าเดินทางจากสถานีคูคตถึงสถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิจะใช้เวลาเพียง 35 นาที และเสียค่าเดินทางราว 50 บาทเท่านั้น

นอกจากนี้แล้วรถไฟฟ้าเส้นนี้ยังสามารถพัฒนาให้เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานดอนเมืองเพื่อเพิ่มความสะดวกให้กับผู้โดยสารในการเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพฯ อีกด้วย จำนวนผู้โดยสารที่ใช้สนามบินดอนเมืองมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่าง

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 make 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 our respective affiliates, employees or representatives expressly disclaim any and all liability relating to or resulting from the use of this report or such information by the recipient or other persons in whatever manner.

Any opinions presented herein represent our subjective views and our current estimates and judgments 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 constitute any advice, offer, recommendation, or solicitation by us and should not be relied upon as such. We, or any of our associates, may also have an interest in the companies mentioned herein.



ต่อเนื่อง โดยจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเพิ่มขึ้นสูงถึงเกือบ 16 ล้านคน หรือประมาณ 4.5 เท่าตัวในปี 2013 จากเดิมที่มีจำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยระหว่างปี 2007 ถึง 2012 (รูปที่ 3) เนื่องจากท่าอากาศยานดอนเมืองถือว่าเป็น hub ของสายการบินต้นทุนต่ำ รวมถึงหากมีการย้ายฐานปฏิบัติการสายการบินไทยสไมล์ จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมายังท่าอากาศยานดอนเมืองในเดือนสิงหาคม 2014 ก็ยิ่งทำให้การจราจรในการเดินทางทั้งขาเข้าและขาออกสนามบินดอนเมืองมีความคับคั่งมากยิ่งขึ้น

อีไอซี เห็นว่าหากการทำอากาศยานมีการจัดสรรรถบัสเพื่อขนส่งผู้โดยสารระหว่างท่าอากาศยานดอนเมืองมายังสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้มที่สถานีอนุสาวรีย์หลักสี่หรือสถานีสะพานใหม่ เพื่อเพิ่มความสะดวกให้กับผู้โดยสารในการเดินทางเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้า จะช่วยย่นระยะเวลาเดินทางเข้าและออกจากสนามบินดอนเมืองสู่กรุงเทพฯ ชั้นในได้ และยังลดการจราจรที่ติดขัดบริเวณย่านสนามบินดอนเมืองอีกด้วย โดยประเมินว่ารถไฟฟ้าเส้นนี้จะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ถึง 60,000-80,000 คนต่อวัน ซึ่งเพียงพอต่อความต้องการของทั้งผู้อยู่อาศัยในย่านดังกล่าวและผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานดอนเมือง ทั้งนี้ ส่วนต่อขยายสายสีเขียวเข้มจะสามารถเปิดให้บริการได้ก่อนที่ส่วนต่อขยาย Airport Rail Link (พญาไท-บางซื่อ-ดอนเมือง) แล้วเสร็จถึง 4 ปี

นอกจากความสะดวกในการเดินทางแล้ว ภาคอสังหาริมทรัพย์ยังเป็นอีกหนึ่งธุรกิจหนึ่งที่ได้รับปัจจัยบวกจากรถไฟฟ้าเส้นทางนี้โดยตรง ทั้งนี้ ยังมีความต้องการทั้งโครงการบ้านเดี่ยว ทาวน์เฮาส์ และคอนโดมิเนียมที่แตกต่างกันในย่านต่างๆ เช่น ในย่านลำลูกกาและสายใหม่จะเน้นบ้านเดี่ยวและทาวน์เฮาส์เพื่อตอบสนองลูกค้าที่มีครอบครัว และต้องการความเป็นส่วนตัวเป็นหลัก โดยระหว่างปี 2011-2013 มีการเปิดตัวบ้านเดี่ยวในช่วงราคา 3-5 ล้านบาทประมาณ 1,200 ยูนิต ขณะที่การเปิดตัวบ้านโครงการที่อยู่อาศัยในย่านสะพานใหม่และรัชโยธิน เน้นคอนโดมิเนียมเพื่อตอบสนองลูกค้ากลุ่มนักศึกษาและวัยเริ่มทำงาน เนื่องจากมีมหาวิทยาลัยตั้งอยู่ถึง 3 แห่ง ได้แก่ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม และมหาวิทยาลัยเกริก รวมถึงสถานศึกษาอื่นๆ อีกด้วย โดยระหว่างปี 2011-2013 ย่านสะพานใหม่มีการเปิดตัวคอนโดมิเนียมในช่วงราคา 0.5-2 ล้านบาทถึงราว 800 ยูนิต ทั้งนี้ อีไอซีประเมินว่าการเติบโตด้านอสังหาริมทรัพย์ยังคงไม่เข้าสู่ภาวะ oversupply ซึ่งเห็นได้จากคอนโดมิเนียมช่วงรัชโยธิน ซอยเสนา 2 ถึงมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ที่ก่อสร้างเสร็จแล้ว มีคนเข้าพักถึง 78% สะท้อนให้เห็นถึงความต้องการที่ยังมีอยู่และไม่มีปัญหาการซื้อ-ขายและการโอน

แต่คาดว่าราคาของอสังหาริมทรัพย์จะปรับตัวขึ้นอย่างชัดเจนเมื่อส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียวนี้แล้วเสร็จ อีไอซี ประเมินว่าอสังหาริมทรัพย์ประเภทคอนโดมิเนียมที่ขึ้นใหม่จะมีราคาสูงขึ้นประมาณ 25-45% นับจากเมื่อโครงการรถไฟฟ้าเริ่มประมูลจนก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยช่วงการประมูลโครงการรถไฟฟ้า คอนโดมิเนียมที่ขึ้นใหม่คาดว่าจะมีราคา 55,000 บาทต่อตารางเมตร จากนั้นจะปรับขึ้นเป็น 60,000- 65,000 บาทต่อตารางเมตร ในช่วงก่อสร้างรถไฟฟ้าและ 70,000-80,000 บาทต่อตารางเมตร เมื่อโครงการโครงการรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ ซึ่งเป็นอัตราที่ใกล้เคียงกับราคาที่ปรับขึ้นของส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสีเขียวช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ทั้งนี้ รวมถึงที่ดินซึ่งเป็นต้นทุนของนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่คาดว่าจะหลังจากที่รถไฟฟ้าก่อสร้างแล้วเสร็จราคาจะปรับตัวสูงขึ้นราว 10%-15%

อีไอซีมองว่าธุรกิจค้าปลีกโดยเฉพาะ grocery store ขนาดเล็กจะเป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่ได้รับอานิสงส์ตามมาจากท่าอากาศยานดอนเมือง เนื่องมาจากการขยายตัวของเมืองและพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลง การเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้าก่อให้เกิดความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภคตามมา รวมถึงโครงสร้างประชากรและพฤติกรรมการใช้จ่ายของประชากรในกรุงเทพฯ ซึ่งมีการเพิ่มจำนวนของครอบครัวขนาดเล็กและส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มวัยทำงานที่ต้องการความสะดวกและรวดเร็วในการจับจ่ายสินค้า โดยจะซื้อสินค้าจำนวนไม่มากนักในแต่ละครั้ง แต่จะซื้อสินค้าที่ขึ้นและนิยมซื้อสินค้ากลับบ้าน ทำให้ธุรกิจ grocery store ขนาดเล็กสามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคย่านที่รถไฟฟ้าพาดผ่านได้

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 make 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 our respective affiliates, employees or representatives expressly disclaim any and all liability relating to or resulting from the use of this report or such information by the recipient or other persons in whatever manner.

Any opinions presented herein represent our subjective views and our current estimates and judgments 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 constitute any advice, offer, recommendation, or solicitation by us and should not be relied upon as such. We, or any of our associates, may also have an interest in the companies mentioned herein.



อย่างลงตัว

ถึงแม้ว่า grocery store ขนาดเล็กจะมีการเปิดสาขาอย่างต่อเนื่องในช่วง 3-4 ปีที่ผ่านมา แต่จำนวนสาขาในย่านบางเขน-สายไหมก็ยังอยู่ในระดับต่ำ และยังสามารถเพิ่มจำนวนได้อีก ทั้งนี้ จำนวนร้านค้าปลีกขนาดเล็กในย่านดังกล่าวยังอยู่ที่ 11 สาขาต่อประชากร 1 ล้านคน ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยโดยทั่วไปในกรุงเทพฯ ซึ่งอยู่ที่ 20 สาขาต่อประชากร 1 ล้านคน ประกอบกับความหนาแน่นของผู้อยู่อาศัยที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคตจากคอนโดมิเนียม ซึ่งส่วนใหญ่มีสมาชิกครอบครัวประมาณ 1-3 คน ทำให้ธุรกิจค้าปลีกถือเป็นอีกธุรกิจหนึ่งที่มีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง

Implication

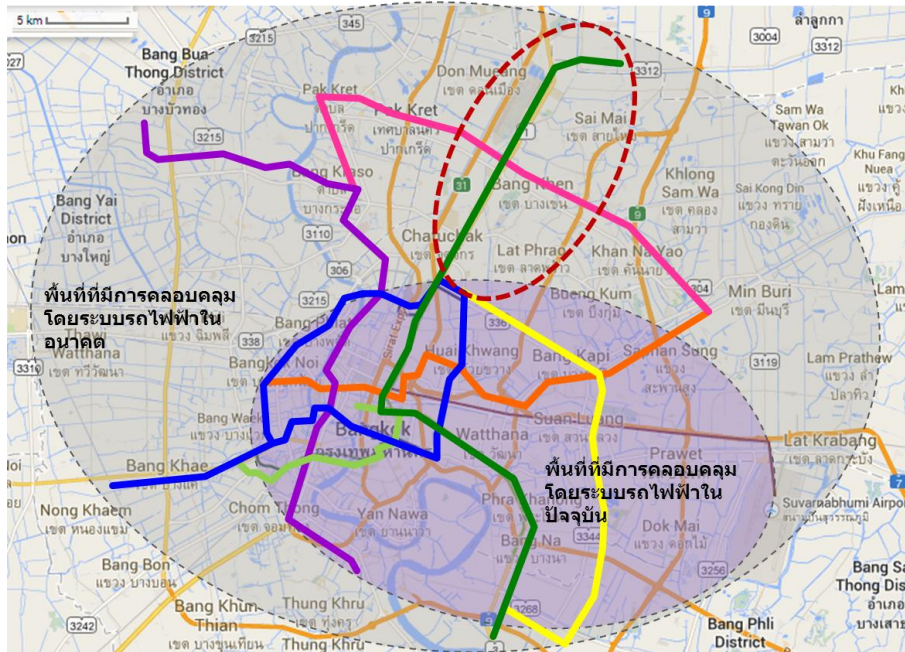
- เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารสนามบินดอนเมืองที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ผู้ประกอบการด้านการบินและการทำอากาศยานควรเตรียมตัวให้พร้อมเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าและเริ่มต้นทำการประชาสัมพันธ์ก่อนที่รถไฟฟ้าเส้นทางนี้จะก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยในระหว่างที่รถไฟฟ้ากำลังทำการก่อสร้าง ผู้ให้บริการด้านการบินควรร่วมมือกับทางทำอากาศยานเพื่อศึกษารูปแบบและวางแผนการขนส่งผู้โดยสารจากทำอากาศยานดอนเมืองมายังสถานีรถไฟฟ้า เพื่อให้ได้รับประโยชน์จากระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสูงสุด
- อสังหาริมทรัพย์ย่านรัชโยธินและสะพานใหม่เป็นทำเลที่น่าจับตามอง โดยเฉพาะคอนโดมิเนียมที่มีแนวโน้มราคาพุ่งขึ้น จากานิสงค์ของโครงการส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ประกอบกับปัจจัยด้านความต้องการด้านอสังหาริมทรัพย์ที่ยังคงไม่เข้าสู่ภาวะ oversupply
- หากนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ต้องการพัฒนาที่ดินย่านดังกล่าวเป็นที่อยู่อาศัย ควรรีบเข้าไปหากทำเล เพื่อเตรียมพร้อมในการขยายธุรกิจก่อนที่ราคาจะดีดตัวเมื่อรถไฟฟ้าจะสร้างแล้วเสร็จ โดยปัจจุบันพื้นที่ย่านสะพานใหม่-คูคต ยังถือว่าเป็นบริเวณที่มีประชากรอาศัยหนาแน่นน้อย โดยมีประชากรอาศัยเฉลี่ย 8,000 คนต่อตารางกิโลเมตร ขณะที่พื้นที่ที่จัดว่าเป็นบริเวณที่มีประชากรอาศัยหนาแน่นมาก มีประชากรอาศัยเฉลี่ย 50,000 คนต่อตารางกิโลเมตร แสดงให้เห็นถึงโอกาสที่ยังสามารถพัฒนาต่อไปได้อีกมาก

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 make 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 our respective affiliates, employees or representatives expressly disclaim any and all liability relating to or resulting from the use of this report or such information by the recipient or other persons in whatever manner.

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

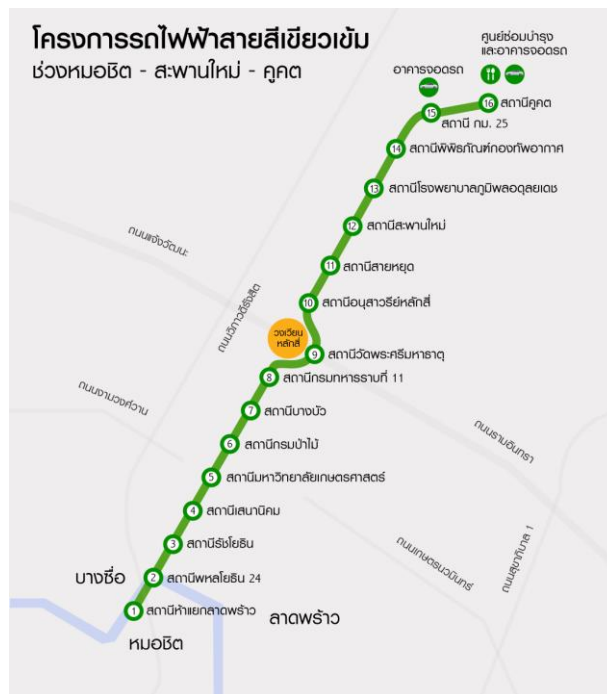
This report is for the recipient's information only. It does not represent or constitute any advice, offer, recommendation, or solicitation by us and should not be relied upon as such. We, or any of our associates, may also have an interest in the companies mentioned herein.

รูปที่ 1: พื้นที่ที่มีการครอบคลุมโดยระบบรถไฟฟ้ากรุงเทพในปัจจุบันและอนาคต



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ Google Maps

รูปที่ 2: เส้นทางส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต



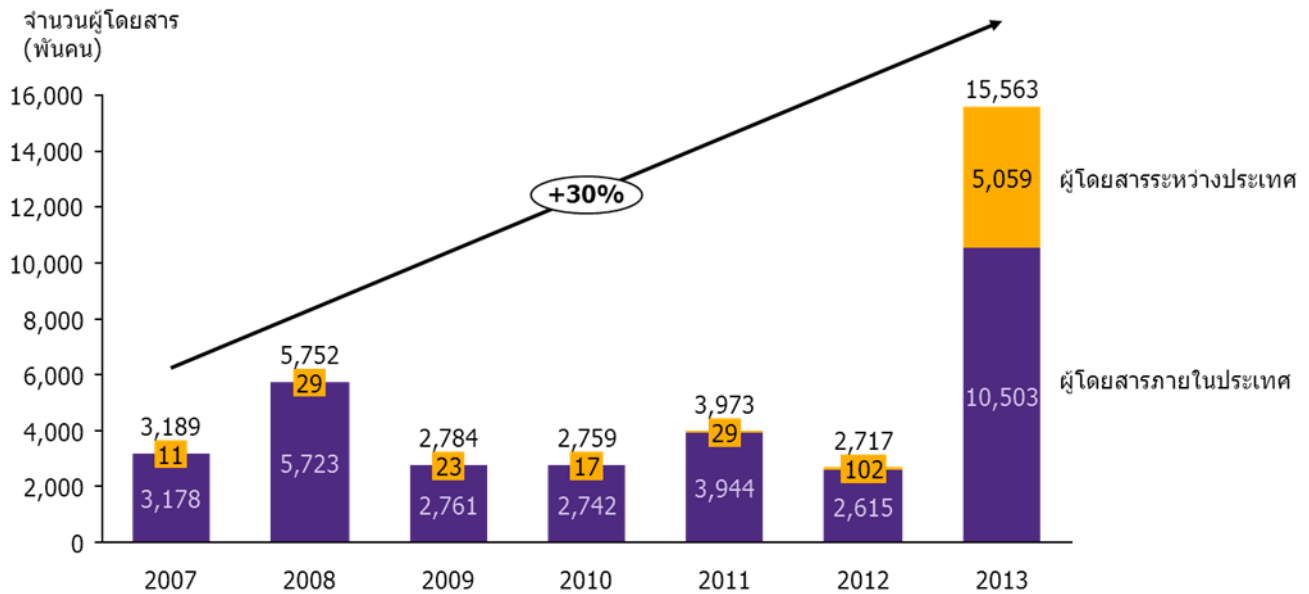
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของสำนักนโยบายการขนส่งและแผนการจราจร (สนข.), กระทรวงคมนาคม

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 make 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 our respective affiliates, employees or representatives expressly disclaim any and all liability relating to or resulting from the use of this report or such information by the recipient or other persons in whatever manner.

Any opinions presented herein represent our subjective views and our current estimates and judgments 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 constitute any advice, offer, recommendation, or solicitation by us and should not be relied upon as such. We, or any of our associates, may also have an interest in the companies mentioned herein.

รูปที่ 3: ปริมาณผู้โดยสารที่บินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานดอนเมือง



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ AOT

โดย : ดร.สุปรีย์ ศรีสำราญ (supree.srisamran@scb.co.th)
Economic Intelligence Center (EIC)
EIC Online: www.scbeic.com

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 make 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 our respective affiliates, employees or representatives expressly disclaim any and all liability relating to or resulting from the use of this report or such information by the recipient or other persons in whatever manner.

Any opinions presented herein represent our subjective views and our current estimates and judgments 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 constitute any advice, offer, recommendation, or solicitation by us and should not be relied upon as such. We, or any of our associates, may also have an interest in the companies mentioned herein.