



เจาะสภาวะตลาดที่อยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้า



Highlight

- จากโครงการรถไฟฟ้าที่มีกำหนดเปิดดำเนินการเพิ่มเติมอีก 4 สาย ในระยะ 5 ปีข้างหน้า ส่งผลให้บริเวณรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสีแดงครองแชมป์จำนวนหน่วยที่อยู่อาศัยทั้งแนวราบและแนวสูง เปิดตัวรวมกันสูงสุด 58,900 และ 48,800 หน่วย หรือเฉลี่ย 8,400 และ 7,000 หน่วยต่อปี ตามลำดับ นับตั้งแต่ปี 2008 – 2014 ในขณะที่บริเวณรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเส้นทางหัวลำโพง-บางแค มีการเปิดตัวโครงการที่อยู่อาศัยน้อยที่สุด 10,700 หน่วย หรือเฉลี่ย 1,500 หน่วยต่อปี ซึ่งถือว่าตลาดนี้ยังมีศักยภาพจากยอดขายที่ค่อนข้างสูงแต่ติดข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย
- สถานการณ์ปัจจุบันตลาดที่อยู่อาศัยในพื้นที่บริเวณรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีเขียว มีปริมาณหน่วยที่ค่อนข้างสูง แต่โครงการที่เปิดตัวใหม่มีแนวโน้มขายได้ในอัตราที่ช้าลง โดยสะท้อนจากอัตรารูดซับที่ปรับลดลงต่อเนื่องมาอยู่ที่ 30% และ 44% ณ สิ้นปี 2014 ซึ่งราคาของหน่วยที่เปิดตัวใหม่ในปัจจุบันนั้นต่างเน้นเจาะตลาดระดับกลางถึงล่างด้วยราคาขายที่ 3-10 ล้านบาท ผู้ประกอบการจึงควรชะลอการเปิดตัวโครงการใหม่ๆ เพื่อให้ตลาดปรับสมดุลกับปริมาณหน่วยเหลือขายในปัจจุบัน
- อีไอซีมองว่า มาตรการกระตุ้นอสังหาริมทรัพย์ที่เน้นที่อยู่อาศัยระดับราคาไม่เกิน 3 ล้านบาท จะช่วยดูดซับจำนวนหน่วยเหลือขาย ซึ่งบริเวณรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีแดงนั้นมียูนิตเปิดใหม่ที่ประมาณการว่าจะทันใช้มาตรการดังกล่าวมากที่สุด อย่างไรก็ตาม ทั้งผู้ซื้อและผู้ประกอบการควรคำนึงถึงคุณภาพและดำเนินการควบคุมมาตรฐานการก่อสร้างของผู้รับเหมาหากมีการเร่งก่อสร้างโครงการให้เสร็จทันมาตรการกระตุ้นดังกล่าว

ตลาดที่อยู่อาศัยได้ขยายตัวอย่างต่อเนื่องตามการขยายของโครงการระบบขนส่งมวลชนเส้นทางสายใหม่เพิ่มเติม 4 สาย 5 เส้นทางที่จะเปิดให้บริการภายในปี 2015-2020 ดังนี้

ลำดับ	สาย	ระยะทาง (กม.)	จำนวน สถานี	กำหนดการเปิดให้บริการ
1	สายสีม่วง: เส้นทางเตาปูน-บางใหญ่	23.6	16	2016
2.1	สายสีน้ำเงิน: ส่วนต่อขยายเส้นทางบางซื่อ-ท่าพระ	11.1	8	2019

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.

2.2	สายสีน้ำเงิน: ส่วนต่อขยายเส้นทางหัวลำโพง-บางแค	15.9	11	
3	สายสีแดง: เส้นทางบางซื่อ-รังสิต	26.3	8	2019
4	สายสีเขียว: ส่วนต่อขยายทางทิศใต้จากสถานีแบริ่ง-สมุทรปราการ	13.0	9	2020

การพัฒนาที่อยู่อาศัยได้รับอานิสงส์จากโครงการระบบขนส่งมวลชน โดยแต่ละพื้นที่มีลักษณะและสถานะตลาดแตกต่างกันตามปัจจัยและข้อจำกัดในหลายๆ ด้าน

สายสีม่วง: ในปี 2008-2009 ตลาดมีโครงการใหม่เปิดตัวรวมกันเพียง 10,600 ยูนิต ซึ่งส่วนใหญ่เป็นโครงการแนวราบที่ระดับราคาประมาณ 3-5 ล้านบาท แต่ภายหลังจากที่กรม.มีโครงการอนุมัติโครงการในเดือนพฤศจิกายนปี 2009 ทำให้มีความชัดเจนมากขึ้น ส่งผลให้ในปีถัดมา มีโครงการใหม่เปิดตัวเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 8,400 ยูนิต คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้น 83%YOY อีกทั้งภายหลังจากเหตุการณ์น้ำท่วมในปี 2011 ทำให้ผู้ประกอบการเปิดตัวโครงการแนวสูงเพิ่มขึ้นอีก โดยเฉพาะในปี 2012-2013 จำนวนยูนิตที่เปิดตัวใหม่มีอยู่ที่ประมาณปีละไม่ต่ำกว่า 10,000 ยูนิต โดยส่วนใหญ่อยู่ที่ระดับราคาต่ำกว่า 2 ล้านบาท (รูปที่ 1)

สายสีน้ำเงิน: ตลาดที่อยู่อาศัยถูกแบ่งเป็น 2 ตลาดย่อยตามส่วนขยายเส้นทางบางซื่อ-ท่าพระ และส่วนขยายเส้นทางหัวลำโพง-บางแค¹ ทั้งนี้ กรม.ได้อนุมัติโครงการในเดือนพฤศจิกายนปี 2006 และเริ่มก่อสร้างปี 2011 ส่งผลให้จำนวนยูนิตที่ขายได้เพิ่มขึ้นในปีถัดมาถึง 37%YOY อย่างไรก็ตาม โครงการที่อยู่อาศัยบริเวณดังกล่าวมีอัตราการขยายตัวที่ค่อนข้างช้าแม้ว่าจะไม่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์น้ำท่วม ด้วยปัจจัยมาจากข้อจำกัดในด้านปริมาณที่ดินที่สามารถนำมาพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยที่มีอยู่ค่อนข้างน้อย อีกทั้งยังมีข้อจำกัดเพิ่มเติมในด้านกฎหมายควบคุมอาคาร โดยเฉพาะบริเวณส่วนต่อขยายหัวลำโพง-บางแค ทำให้ลักษณะของที่อยู่อาศัยที่พัฒนาเพิ่มเติมส่วนใหญ่มักจะเป็นโครงการแนวสูง อย่างไรก็ตาม บริเวณพื้นที่ส่วนต่อขยายบางซื่อ-ท่าพระยังมีการเปิดตัวโครงการแนวราบประมาณหนึ่งในสามของจำนวนโครงการทั้งหมด (รูปที่ 2)

สายสีแดง: กรม.อนุมัติโครงการวันที่ 22 พฤษภาคม 2007 ตลาดที่เปิดขายในช่วงก่อนปี 2008-2012 ส่วนใหญ่จะเป็นโครงการแนวราบ เนื่องจากที่ดินในบริเวณดังกล่าวยังมีที่ให้พัฒนาอยู่เป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม ในปี 2011 พื้นที่บริเวณดังกล่าวได้รับผลกระทบอย่างหนักจากเหตุการณ์น้ำท่วม จนทำให้ตลาดชะงักตัวต่อเนื่องไปจนถึงปี 2012 ทั้งนี้ ภายหลังจากเหตุการณ์เข้าสู่สภาวะปกติ ตลาดจึงกลับมาฟื้นตัวขึ้นอีกครั้ง บวกกับโครงการรถไฟฟ้าที่ได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างในเดือนมีนาคม 2013 ส่งผลให้มีการพัฒนาโครงการแนวสูงในสัดส่วนที่สูงถึง 78% โดยส่วนใหญ่เป็นคอนโดมิเนียมในระดับราคาต่ำกว่า 2 ล้านบาท ซึ่งเจาะกลุ่มผู้มีรายได้น้อยเป็นหลัก โดยโครงการเปิดตัวใหม่ส่วนใหญ่ตั้งอยู่หนาแน่นในบริเวณรังสิตคลอง 1-7 (รูปที่ 3)

สายสีเขียว: กรม.ได้อนุมัติโครงการส่วนขยายช่วงที่สองเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2008 และเริ่มดำเนินการก่อสร้างในเดือนมีนาคม 2012 ทั้งนี้ พื้นที่บริเวณโดยรอบส่วนต่อขยายช่วงที่สองนั้นได้รับอานิสงส์จากการเปิดดำเนินการเดินรถไฟฟ้าของส่วนต่อขยายที่หนึ่งซึ่งเปิดให้บริการเมื่อปี 2011 โดยการเปิดตัวโครงการแนวสูงมีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัดราว 70% ของจำนวนยูนิตที่เปิดตัวทั้งหมด ส่วนใหญ่ระดับราคาต่ำกว่า 2 ล้านบาท ทั้งนี้ โครงการที่อยู่อาศัยซึ่งเปิดตัวก่อนเริ่มการก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นโครงการแนวราบ เนื่องจากถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ที่ตัดผ่าน ซึ่งช่วยเพิ่มความสะดวกให้กับผู้ที่ซื้อบ้านในการเดินทางเข้าไปทำงานในเมือง (รูปที่ 4)

¹ ซึ่งเป็นผลมาจากมีบริเวณที่รถไฟฟ้าสองสายวิ่งผ่านกับบางพื้นที่ที่สายสีเขียวส่วนต่อขยายเส้นทางสะพานตากสิน-บางหว้าที่เปิดให้บริการไปแล้ว อีไอซีจึงไม่นับรวมยูนิตที่อยู่ในพื้นที่เหล่านั้นเข้ามาในการศึกษา



สถานการณ์ปัจจุบันของตลาดที่อยู่อาศัยในพื้นที่แนวรถไฟฟ้าสายต่างๆ มีปริมาณค่อนข้างสูง แต่ขายได้ช้าลงเรื่อยๆ ส่งผลให้ผู้ประกอบการปรับตัวชะลอการเปิดโครงการใหม่ๆ

ตั้งแต่ปี 2010-2014 พื้นที่บริเวณสายสีเขียวมีอัตราการเติบโตของจำนวนยูนิตโดยเฉลี่ยต่อปีสูงสุดอยู่ที่ 27% ถัดมาเป็นพื้นที่บริเวณสายสีน้ำเงินทั้งสองสายประมาณ 18% ต่อปี บริเวณสายสีม่วง 6% ต่อปี ส่วนสายสีแดงมีอัตราการเติบโตลดลงเนื่องจากการเปิดตัวยูนิตใหม่จำนวนมากในปี 2013 ทั้งนี้ เมื่อรถไฟฟ้าเริ่มก่อสร้าง โครงการที่เปิดใหม่ส่วนใหญ่จะมีการปรับเปลี่ยนเป็นโครงการแนวสูงมากขึ้น อย่างไรก็ตาม โครงการแนวราบกลับมีสัดส่วนของจำนวนยูนิตที่ขายได้มากกว่า ขณะที่พื้นที่บริเวณสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายบางชื่อ-ท่าพระ พื้นที่บริเวณจุดตัดระหว่างสถานีสายสีม่วงและสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเส้นทางบางชื่อ-ท่าพระ พื้นที่บริเวณสายสีน้ำเงินทั้งสองส่วนขยาย ตลอดจนพื้นที่บริเวณสายสีม่วงและสายสีแดง เปิดตัวโครงการแนวสูงในสัดส่วนที่ค่อนข้างมากแม้ว่าจะยังไม่มีการเริ่มก่อสร้างรถไฟฟ้า เนื่องจากพื้นที่มีจำกัดและยากต่อการพัฒนาโครงการแนวราบ อย่างไรก็ตาม ยูนิตที่ขายได้กลับมีจำนวนลดลง สาเหตุหลักเป็นผลมาจากจำนวนการเปิดตัวโครงการใหม่ที่มีค่อนข้างสูงในทุก ๆ ปี โดยที่ผู้ซื้อทยอยซื้อไว้ตั้งแต่กรรม.อนุมัติหรือช่วงเริ่มก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า อีกทั้ง ผลจากความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจและการเมือง ทำให้ผู้ซื้อมีความมั่นใจในการซื้อที่อยู่อาศัยลดลงหรือชะลอการซื้อออกไปก่อนผู้ประกอบการจึงควรเริ่มชะลอการเปิดตัวโครงการให้เหมาะสมกับปริมาณความต้องการของตลาด ทำให้อัตราการขายต่อเดือนของตลาดที่อยู่อาศัยยังคงเติบโตในอัตราที่ชะลอตัว

คาดว่าจะใช้เวลากว่า 2 ปีในการระบายยูนิตเหลือขายทั้งหมดได้ โดยโครงการตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสีแดงจะใช้เวลาระบายสต็อกเก้านานที่สุด

โดยสาเหตุหลักมาจากการที่ผู้ประกอบการเปิดตัวโครงการใหม่ค่อนข้างมากในปี 2013-2014 สวนทางกับอัตราการซื้อที่ไม่สูงตามไปด้วย ส่งผลให้มียูนิตเหลือขายอยู่ค่อนข้างมาก ซึ่งโดยส่วนใหญ่ยูนิตดังกล่าวจะมีราคาไม่เกิน 3 ล้านบาทคิดเป็นสัดส่วนราว 71% ของทั้งหมด ทั้งนี้ระยะเวลาที่ใช้ในการขายยูนิตที่เหลืออยู่ (Time-to-go) ที่เพิ่มขึ้นในแต่ละพื้นที่นั้นส่งผลต่อการเปิดตัวโครงการของผู้ประกอบการเช่นกัน ทั้งนี้ อีไอซีคาดว่าใช้เวลากว่า 2 ปีที่จะระบายยูนิตเหลือขายทั้งหมดได้ อนึ่ง ตลาดที่อยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้าทั้ง 4 สายโดยรวม มียูนิตเหลือขายทั้งหมดประมาณ 56,800 ยูนิต แบ่งสัดส่วนเป็นแนวราบ 51% และแนวสูง 49% ทั้งนี้ 1) บริเวณรถไฟฟ้าสายสีม่วงมียูนิตเหลือขายมากที่สุด คิดเป็น 30% ของทั้งหมด ส่วนใหญ่เป็นโครงการแนวราบที่ระดับราคา 1-5 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็น 16% ของทั้งหมด โดยเฉพาะในพื้นที่บางบัวทอง รัตนาธิเบศร์-จัสโก้ 2) บริเวณรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมียูนิตเหลือขายคิดเป็น 29% ของทั้งหมด ส่วนใหญ่เป็นโครงการแนวสูงที่ระดับราคาต่ำกว่า 3 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็น 14% ของทั้งหมด โดยเฉพาะในพื้นที่พระราม 5-บางกรวย บางชื่อ 3) บริเวณรถไฟฟ้าสายสีแดงมียูนิตเหลือขายคิดเป็น 26% ของทั้งหมด ซึ่งมีทั้งโครงการแนวราบและแนวสูงที่ระดับราคา 1-5 ล้านบาท โดยมีสัดส่วนที่ค่อนข้างเท่ากันและเหลือขายค่อนข้างมากในพื้นที่รังสิต คลอง 1-7 และ 4) บริเวณรถไฟฟ้าสายสีเขียวมียูนิตเหลือขายน้อยสุด คิดเป็น 15% ของทั้งหมด ส่วนใหญ่เป็นโครงการระดับล่างในพื้นที่ศรีนครินทร์และเทพารักษ์ (รูปที่ 5)

มาตรการกระตุ้นอสังหาริมทรัพย์ที่เพิ่งประกาศใช้มีแนวโน้มช่วยกระตุ้นตลาดได้มากขึ้น โดยโครงการตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงจะได้รับประโยชน์มากเนื่องจากมีโครงการที่จะสร้างแล้วเสร็จทันอายุมาตรการมากที่สุด

อีไอซีมองว่าโครงการแนวสูงที่เปิดตามแนวรถไฟฟ้าในปี 2012-2013 มีประมาณ 56,900 ยูนิต จะได้รับประโยชน์จากมาตรการครั้งนี้เป็นหลัก ซึ่งจำนวนโครงการส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในบริเวณแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสีแดงประมาณ 22,700 และ 17,600 ยูนิต คิดเป็นสัดส่วน 40% และ 30% ตามลำดับ ส่วนโครงการแนวราบที่เปิดในช่วงปี 2014 ถึงครึ่งปีแรกของปี 2015 มีรวมกันประมาณ 62,200 ยูนิต ซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในบริเวณสายสีแดงและสีน้ำเงินประมาณ 19,200 และ 18,700 ยูนิต คิดเป็นสัดส่วน 30% และ 31% ตามลำดับ ก็เป็นอีกกลุ่มที่มีโอกาสได้รับ



ประโยชน์จากมาตรการดังกล่าว ทั้งนี้ ยูนิทบางส่วนที่ก่อสร้างแล้วเสร็จน่าจะมีการโอนกรรมสิทธิ์ก่อนหน้าไปบ้างแล้ว ทำให้ไม่สามารถใช้มาตรการด้านภาษีได้ ทั้งนี้ ประโยชน์ทางอ้อมของมาตรการดังกล่าวอีกอย่างหนึ่ง คือ การระบายจำนวนยูนิทที่อยู่อาศัยแนวสูงในตลาดที่สร้างแล้วเสร็จแต่ยังไม่ได้โอนกรรมสิทธิ์ ซึ่งส่งผลดีต่อทั้งผู้ประกอบการที่เน้นโครงการระดับดังกล่าวและส่งผลต่อเนื่องไปยังตลาดที่อยู่อาศัยโดยรวม (รูปที่ 6)

ส่วนต่อขยายสายสีเขียวเข้มและอ่อนที่เปิดให้บริการแล้วถือเป็นกรณีตัวอย่างของทิศทางการเติบโตของตลาดที่อยู่อาศัยแนวสูงมาก

ขึ้น รถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนส่วนต่อขยายสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่เริ่มดำเนินการในเดือนพฤษภาคมปี 2009 ส่งผลให้จำนวนยูนิทที่เปิดใหม่และขายได้ในปีถัดมามีจำนวนเพิ่มขึ้นถึง 2 และ 3 เท่า ตามลำดับ และในส่วนต่อขยายวงเวียนใหญ่-บางหว้าที่เปิดให้บริการในเดือนธันวาคมปี 2013 ซึ่งได้รับอานิสงส์จากการเปิดให้บริการในส่วนต่อขยายแรกเพิ่มเติม ทำให้ในช่วงปี 2012-2014 มีจำนวนยูนิทที่เปิดใหม่และขายได้โดยเฉลี่ยปีละไม่ต่ำกว่า 10,000 ยูนิท ส่วนสีเขียวเข้มส่วนต่อขยายอ่อนนุช-แบร์ริงที่เปิดให้ให้บริการเดือนสิงหาคมปี 2011 ก็ส่งผลให้จำนวนยูนิทเปิดใหม่และขายได้ในปีถัดมามีจำนวนเพิ่มขึ้นประมาณ 3 และ 2 เท่า ตามลำดับ ทำให้อัตราการขายต่อเดือนของแต่และพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย อย่างไรก็ตาม จากเหตุการณ์น้ำท่วมในปี 2011 ทำให้มีแรงดึงดูดกลับคืนจากผู้ซื้อที่อยู่อาศัยในบริเวณดังกล่าวมากขึ้น ทำให้จำนวนยูนิทที่เปิดตัวและขายได้ในปี 2012 เพิ่มขึ้นอย่างมาก นอกจากนี้ พื้นที่เพื่อพัฒนาที่อยู่อาศัยเริ่มมีจำนวนน้อยลง ทำให้ต้นทุนที่ดินสูงขึ้น สะท้อนจากราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์ในรอบบัญชีปัจจุบัน ในช่วงปี 2012-2015 ซึ่งส่วนต่อขยายทั้ง 3 ช่วงดำเนินการแล้ว โดยที่ดินบริเวณถนนกรุงธนบุรีมีอัตราการเติบโตสูงสุด คือ 115% เมื่อเทียบกับรอบก่อนหน้า ในขณะที่บริเวณถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินและถนนสุขุมวิท 103 (อุดมสุข) เติบโตในอัตราที่ใกล้เคียงกัน คือ 27% และ 25% ตามลำดับ (รูปที่ 7) ส่งผลให้ยูนิทที่เปิดขายในช่วงหลังมักมีราคาต่อตารางเมตรค่อนข้างสูง ยกตัวอย่างเช่น สายสีเขียวเข้มช่วงอ่อนนุช-แบร์ริง ก่อนที่รถไฟฟ้าเริ่มดำเนินการ โครงการคอนโดมิเนียมที่เปิดขายมักจะเน้นระดับกลางถึงล่าง ซึ่งมีราคาขายโดยเฉลี่ยต่ำกว่า 100,000 บาทต่อตารางเมตร ทั้งนี้ ภายในปี 2011 มีการปรับเพิ่มขึ้นเป็น 122,083 บาทต่อตารางเมตร และจนถึงกลางปี 2015 มีราคาปรับขึ้นเป็น 161,667 บาทต่อตารางเมตร ซึ่งเติบโตขึ้นจากปีที่รถไฟฟ้าเปิดให้บริการถึง 32% นอกจากนี้แนวโน้มของโครงการเปิดใหม่ในบริเวณดังกล่าวมีการขยายไปเจาะตลาดระดับบนมากขึ้น เช่น โครงการในบริเวณถนนสุขุมวิทตอนปลาย

Implication

- อีไอซีมองว่าราคาที่ดินมีแนวโน้มติดตัวสูงขึ้นอีกหลังจากรถไฟฟ้าเริ่มเปิดดำเนินการ จะส่งผลให้ตลาดที่อยู่อาศัยต้องหันไปมุ่งเน้นตลาดกลางถึงบนมากขึ้นเรื่อยๆ** เนื่องจากผู้ประกอบการหลายรายได้พัฒนาโครงการไปค่อนข้างมาก ทำให้พื้นที่ว่างสำหรับการพัฒนาอยู่อาศัยเหลือน้อยลง ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ประกอบการปรับกลยุทธ์สำหรับโครงการใหม่ให้มีราคาสูงขึ้นตามราคาที่ดิน ทำให้กลุ่มลูกค้าหลักอาจจะเปลี่ยนแปลงไปเป็นกลุ่มระดับกลางที่มีรายได้มากขึ้น ดังเช่นกรณีสายสีเขียวเข้มและอ่อน อย่างไรก็ตาม คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะเกิดขึ้นช้าลงด้วยรถไฟฟ้าที่ต่อขยายออกนอกเมืองมีมากขึ้น ทำให้มีพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นโครงการที่อยู่อาศัยมากขึ้น นอกจากนี้ จำนวนยูนิทเหลือขายในปัจจุบันก็ยังมียูนิทอยู่ จึงคาดว่าราคาต่อตารางเมตรของที่อยู่อาศัยโดยเฉพาะแนวสูงในพื้นที่บริเวณรถไฟฟ้าทั้ง 4 สายนั้นปรับสูงขึ้นในอัตราที่ช้าลง
- มาตรการอสังหาฯ มีส่วนช่วยระบายจำนวนยูนิทในตลาด แต่อาจเป็นการเพิ่มภาระหนี้ครัวเรือน** ซึ่งจะส่งผลต่อการฟื้นตัวของตลาดที่อยู่

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.

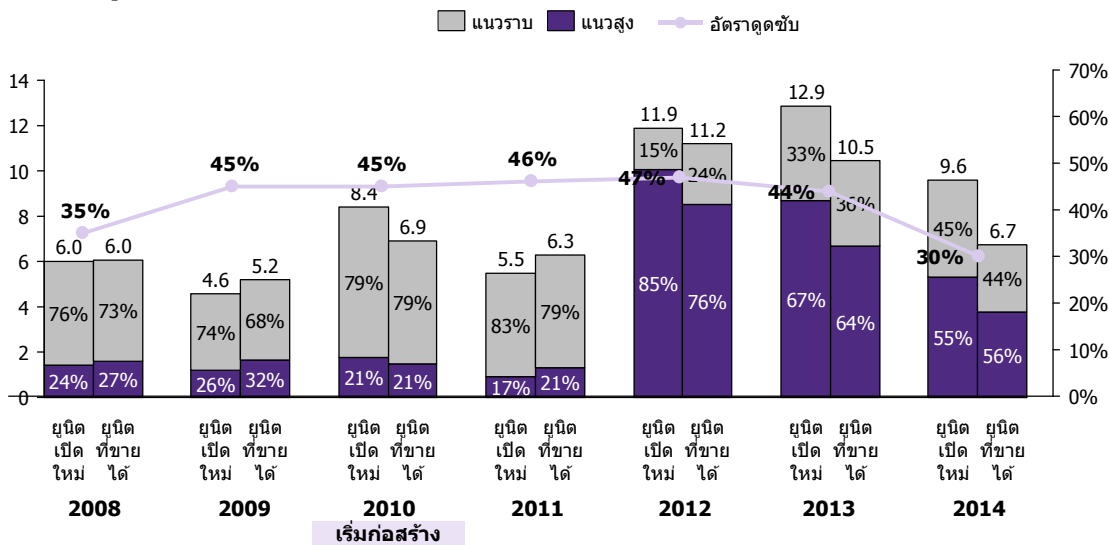
อาศัยในระยะถัดไป ผู้ประกอบการที่มีโครงการที่อยู่อาศัยสร้างแล้วเสร็จจะได้รับประโยชน์โดยตรงจากมาตรการลดค่าธรรมเนียม ในขณะที่โครงการระดับล่างจะได้รับผลดีเพิ่มเติมจากมาตรการด้านสินเชื่อด้วย อย่างไรก็ตาม ควรจับตามองภาระหนี้ครัวเรือนโดยเฉพาะในกลุ่มผู้มีรายได้น้อยที่อาจจะเพิ่มขึ้นและส่งผลกระทบต่อเอ็งไปย้งกำลังซื้อในอนาคต

ผู้ประกอบการควรคำนึงถึงการพัฒนาที่อยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้ามากขึ้นเนื่องจากอัตราการขายช้าลง จำนวนยูนิตเหลือขายในบางพื้นที่สะท้อนให้เห็นว่า ผู้ประกอบการมีการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยไปก่อนหรือระหว่างก่อสร้างรถไฟฟ้าไปค่อนข้างมากแล้ว ส่งผลให้จำนวนยูนิตเปิดใหม่ขยายตัวเร็วกว่าปริมาณความต้องการของผู้ซื้อ โดยเฉพาะพื้นที่รถไฟฟ้าสายสีม่วง บริเวณแจ้งวัฒนะ บางบัวทอง และโทรน่อย-สุพรรณบุรี หรือพื้นที่รถไฟฟ้าสายสีแดง บริเวณรังสิตคลอง 1-7 และคลองหลวง ซึ่งมีจำนวนยูนิตเหลือขายในสัดส่วนที่ค่อนข้างมาก อย่างไรก็ตาม คาดว่าอัตราการดูดซับในตลาดมีแนวโน้มดีขึ้นจากการปรับตัวของผู้ประกอบการที่ชะลอการเปิดตัวโครงการใหม่

รูปที่ 1: ภายหลังจากเหตุการณ์น้ำท่วมในปี 2011 ตลาดแนวสูงในบริเวณรถไฟฟ้าสายสีม่วงกลับมาฟื้นตัวอีกครั้งในปี 2012 เป็นต้นมา

จำนวนยูนิตที่เปิดตัวใหม่และขายได้ในแต่ละปี ในบริเวณรถไฟฟ้าสายสีม่วงเส้นทางเตาปูน-บางใหญ่

หน่วย: พันยูนิต

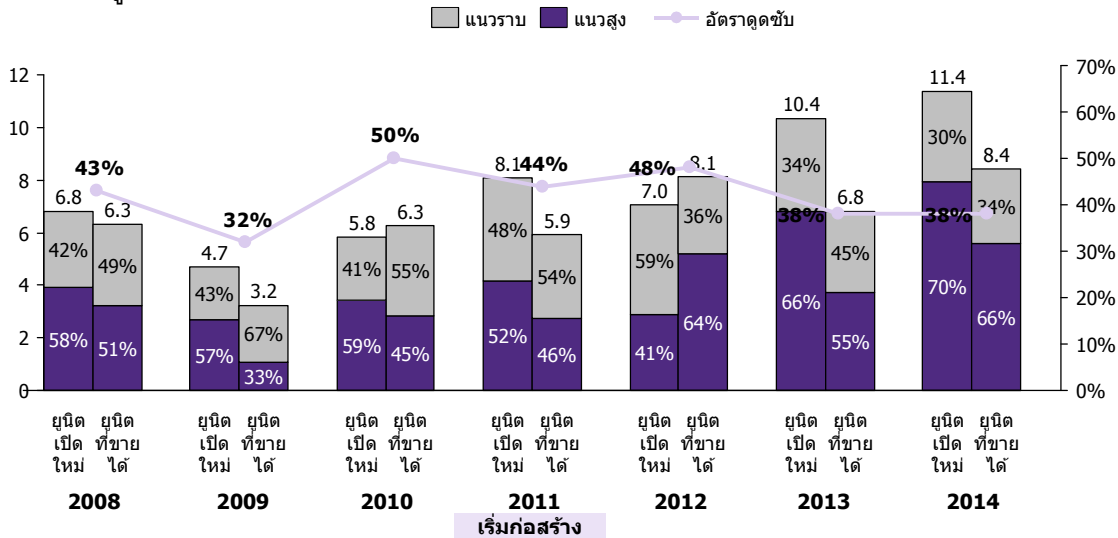


ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ AREA

รูปที่ 2: ตลาดในบริเวณรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายทั้งสองเส้นทางมีแนวโน้มเติบโตได้อีกจากปริมาณความต้องการที่ยังคงแข็งแกร่งอยู่

จำนวนยูนิตที่เปิดตัวใหม่และขายได้ในแต่ละปี ในบริเวณสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายทั้งสองเส้นทาง

หน่วย: พันยูนิต

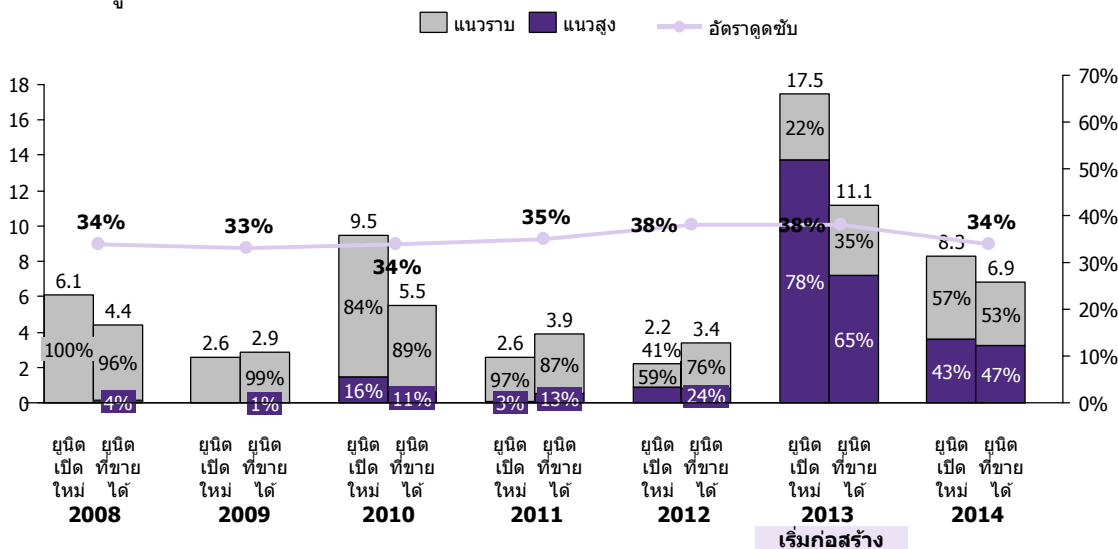


ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ AREA

รูปที่ 3: ภายหลังเหตุการณ์น้ำท่วมในปี 2011 ตลาดในบริเวณรถไฟฟ้าสายสีแดงกลับมาขยายตัวอย่างมากในปี 2013 ส่งผลให้มีการพัฒนาตลาดแนวสูง

จำนวนยูนิตที่เปิดตัวใหม่และขายได้ในแต่ละปี ในบริเวณรถไฟฟ้าสายสีแดงเส้นทางบางซื่อ-รังสิต

หน่วย: พันยูนิต

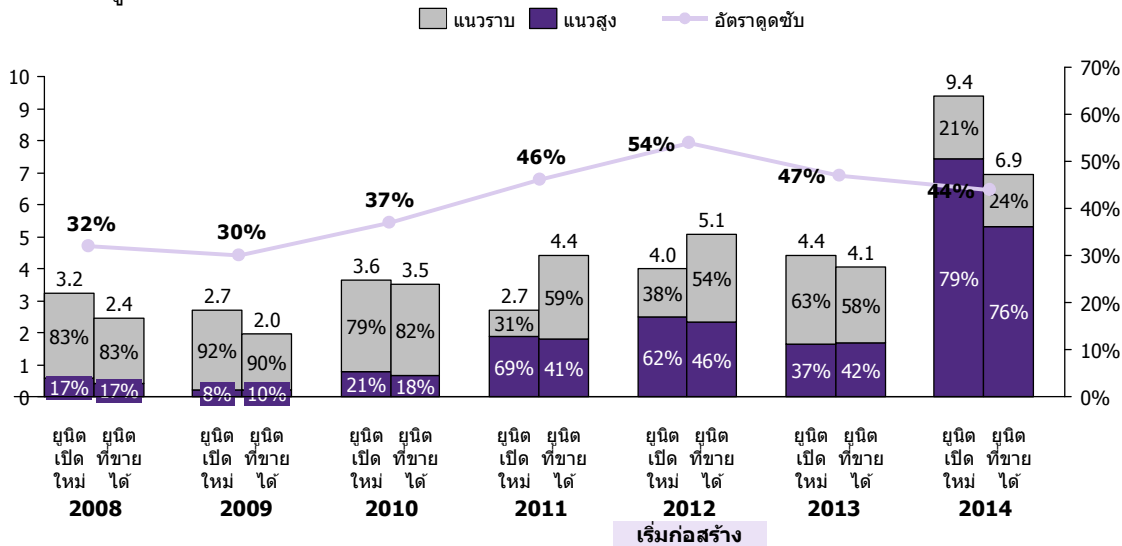


ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ AREA

รูปที่ 4: ตลาดในบริเวณรถไฟฟ้าสายสีเขียวได้ขยายตัวตามความคืบหน้าของการก่อสร้างรถไฟฟ้าทำให้ตลาดแสวงขยายตัวอย่างมากในปี 2014

จำนวนยูนิตที่เปิดตัวใหม่และขายได้ในแต่ละปี ในบริเวณรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายทางทิศใต้จากสถานีแบริ่ง-สมุทรปราการ

หน่วย: พันยูนิต

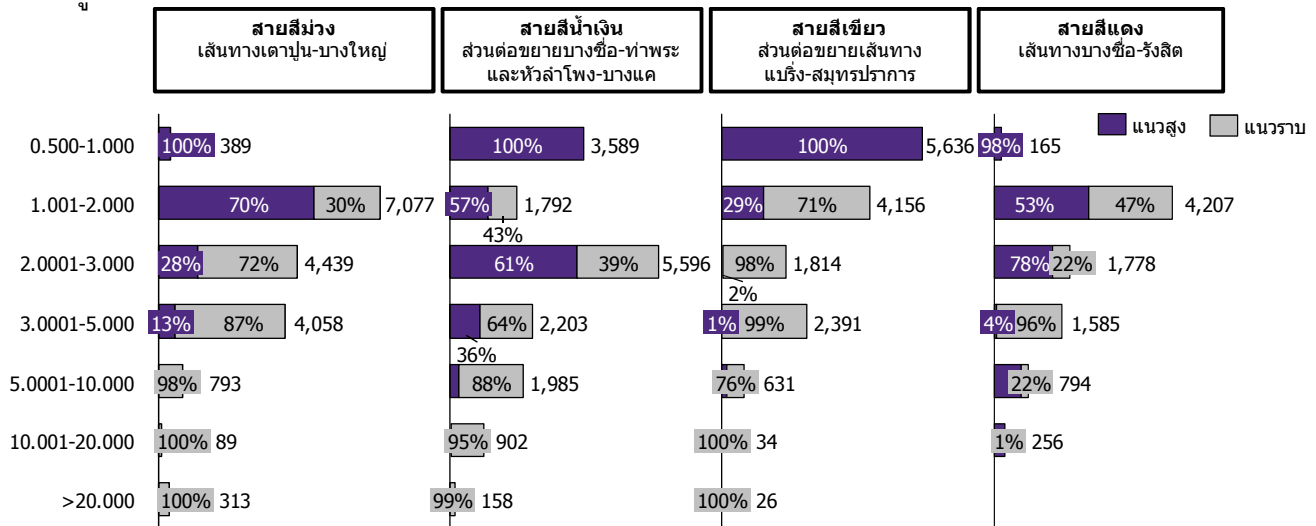


ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ AREA

รูปที่ 5: สายสีม่วงครองแชมป์ยูนิตเหลือขายมากที่สุด โดยเรียงลำดับจากซ้ายไปขวา

จำนวนยูนิตเหลือขาย จำแนกตามราคา

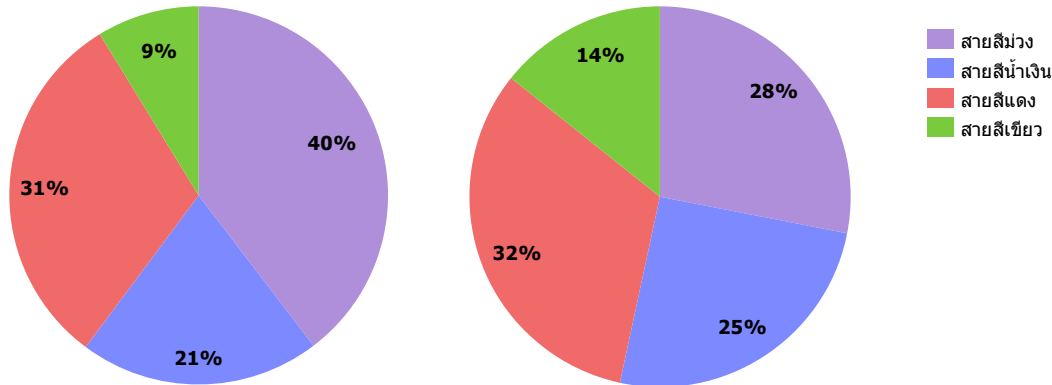
หน่วย: ยูนิต



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ AREA

รูปที่ 6: ประมาณการจำนวนหน่วยที่จะได้รับประโยชน์จากมาตรการกระตุ้นอสังหาริมทรัพย์
จำนวนหน่วยที่เปิดตัวใหม่ จำแนกตามสายรถไฟฟ้า

หน่วย: %



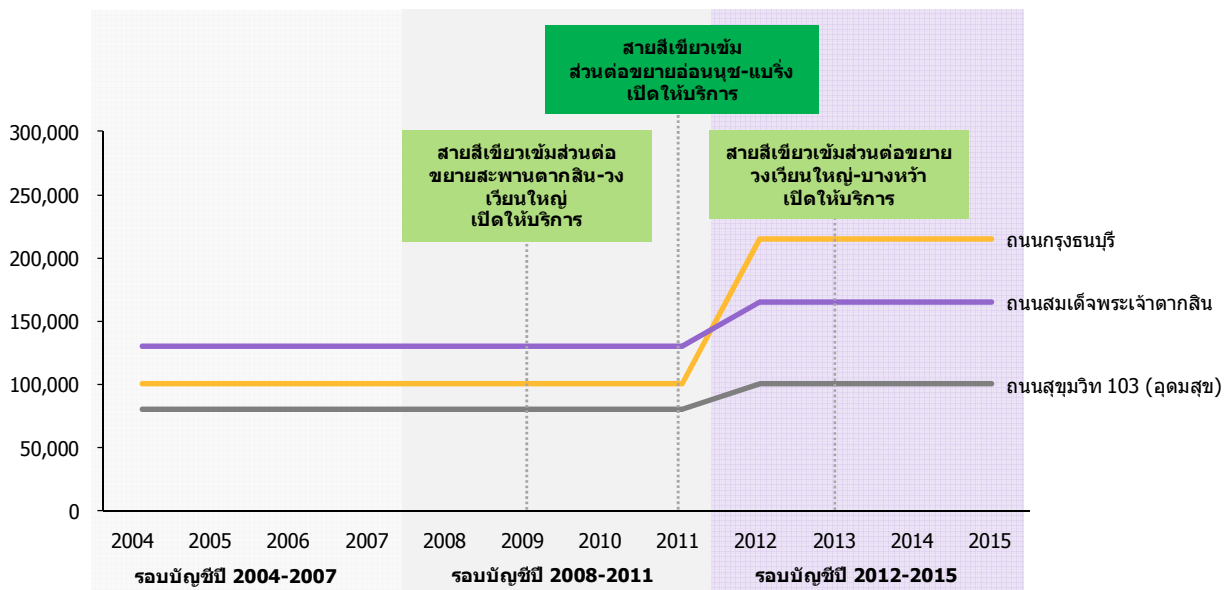
สัดส่วนของหน่วยแนวสูงที่เปิดตัวใหม่ ในปี 2012-2013 จากทั้งหมด 56,853 หน่วย

สัดส่วนของหน่วยแนวราบที่เปิดตัวใหม่ ในปี 2014-2015 จากทั้งหมด 62,229 หน่วย

ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ AREA

รูปที่ 7: ราคาประเมินที่ดินสูงขึ้นอย่างมากหลังจากโครงการรถไฟฟ้าเริ่มให้บริการ
ราคาประเมินที่ดิน

หน่วย: บาท/ตารางวา



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกรมธนารักษ์

โดย : วิภาวดี ศรีโสภ (Vipavadee.srisopa@scb.co.th)
Economic Intelligence Center (EIC)
Siam Commercial Bank Public Company Limited
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.