

ธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง

ปี 2562

- ในช่วงปี 2562-2564 ธุรกิจรับเหมาก่อสร้างมีแนวโน้มเติบโตในอัตราเร่งขึ้นตามลำดับ ในปี 2562 คาดว่ามูลค่าการลงทุนก่อสร้างโดยรวมจะเติบโตไม่มากนักในอัตรา 3.5-5.0% ผลจากนักลงทุนรอความชัดเจนภายหลังมีคณะรัฐบาลชุดใหม่ ในปี 2563 และปี 2564 ธุรกิจมีแนวโน้มขยายตัวเร่งขึ้นเป็น 5-7% และ 7.5-9.5% ตามลำดับ ตามการเร่งลงทุนโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐและการลงทุนภาคเอกชนที่คาดว่าจะเติบโตตามความเชื่อมั่นและภาวะเศรษฐกิจ โดยโครงการที่โดดเด่นยังเป็นโครงการที่พัฒนาในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โครงการรถไฟฟ้า และโครงการ Mix used
- การก่อสร้างในประเทศเพื่อนบ้านมีแนวโน้มเติบโตตามเศรษฐกิจและการขยายตัวของเมือง ทำให้ต้องลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและภาคอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งจะเปิดโอกาสให้ผู้รับเหมาก่อสร้างไทยสามารถขยายฐานลูกค้าเพิ่มขึ้น

ข้อมูลพื้นฐาน

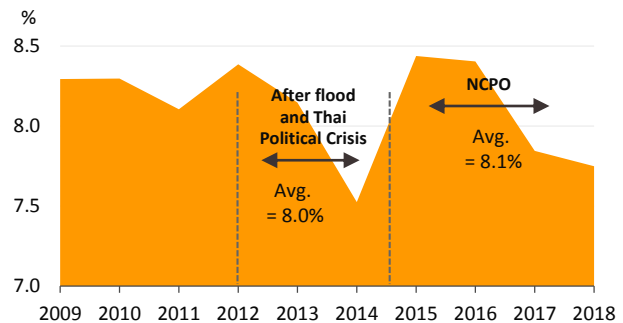
ในช่วงปี 2552-2561 มูลค่าการลงทุนก่อสร้างมีสัดส่วนเฉลี่ย 8.1% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) มีผลต่อการจ้างงานและมีความเชื่อมโยงกับธุรกิจต่อเนื่องที่หลากหลาย เช่น ธุรกิจวัสดุก่อสร้าง และธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เป็นต้น

งานก่อสร้างในประเทศ แบ่งออกเป็น 2 ประเภทตามลักษณะผู้ว่าจ้างงาน ได้แก่ งานก่อสร้างของภาครัฐและงานก่อสร้างของภาคเอกชน โดยมีสัดส่วนของมูลค่าการลงทุนเฉลี่ย 53:47

- งานก่อสร้างของภาครัฐ: ส่วนใหญ่เป็นโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน คิดเป็นสัดส่วนเกือบ 80% ของมูลค่าก่อสร้างงานภาครัฐทั้งหมด ส่วนที่เหลือเป็นโครงการก่อสร้างอาคารของหน่วยงานรัฐ และที่พักของข้าราชการ ผู้รับเหมาก่อสร้างรายใหญ่มักจะได้เปรียบในการรับงานภาครัฐ โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เนื่องจากมีประสบการณ์ มีความชำนาญเฉพาะด้าน มีศักยภาพทางการเงิน และมีการพัฒนาเทคนิคและเทคโนโลยีในงานก่อสร้างอย่างต่อเนื่อง ส่วนผู้รับเหมา SMEs จะมีโอกาสรับงานภาครัฐในลักษณะของผู้รับเหมาช่วง (Sub-contractors)
- งานก่อสร้างของภาคเอกชน: กระจุกตัวในงานก่อสร้างที่อยู่อาศัยเฉลี่ย 56% ของมูลค่าก่อสร้างงานภาคเอกชนทั้งหมด ที่เหลือเป็นงานก่อสร้างโรงงานอุตสาหกรรมสัดส่วน 10% พาณิชยกรรม 10% และอื่นๆ อีก 24% เช่น โรงแรม และโรงพยาบาล (NESDC, 2018) โดยงานก่อสร้างภาคเอกชนมักผันแปรตามความเชื่อมั่นในการลงทุนซึ่งขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย ได้แก่ สภาพเศรษฐกิจ เสถียรภาพการเมือง การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและนโยบายกระตุ้นการลงทุนของภาครัฐ ทั้งนี้ผู้รับเหมารายใหญ่ที่เน้นรับงานก่อสร้างภาคเอกชนโดยส่วนใหญ่มักมีอัตรากำไร (Margin) มากกว่ารายที่เน้นรับเหมางานภาครัฐ แต่โครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐส่วนมากมีมูลค่าสูงกว่าโครงการขนาดใหญ่ของภาคเอกชน ส่วนด้าน ผู้รับเหมา SMEs กลุ่มงานก่อสร้างภาคเอกชนโดยทั่วไปเป็นโครงการที่มีมูลค่าก่อสร้างน้อยและมีขั้นตอนการก่อสร้างไม่ซับซ้อน

นอกจากงานก่อสร้างในประเทศ ผู้รับเหมาก่อสร้างของไทยยังขยายฐานลูกค้าออกไปรับงานในต่างประเทศ (ส่วนมากเป็นผู้รับเหมารายใหญ่) ซึ่งปัจจุบันเน้นรับงานก่อสร้างในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา (CLM) เนื่องจากประเทศเหล่านี้กำลังพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น โครงข่ายถนน รถไฟ และโรงไฟฟ้า นอกจากนี้ยังมีโอกาสรับงานก่อสร้าง ซ่อมแซม และตกแต่งอาคาร/ที่อยู่อาศัย เนื่องจากแรงงานก่อสร้างไทยมีฝีมือ ทำให้ลูกค้าในประเทศเพื่อนบ้านไว้วางใจ

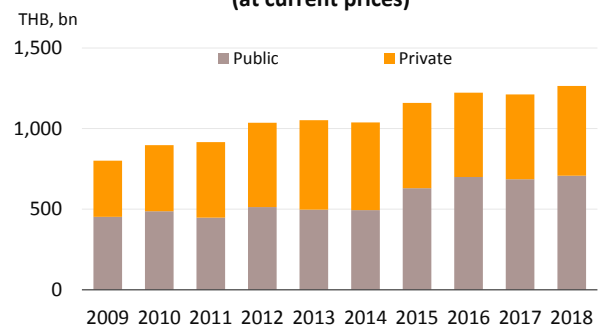
Figure 1: Ratio of Construction Investment to GDP



Source: Office of the National Economic and Social Development Council (NESDC)

Note: - C/GDP = Average construction value to GDP
 - Construction value to GDP dropped to 8.1% in 2011 along impacts of flooding in Thailand. During Thai political crisis in 2012-2014, construction value to GDP decreased to 8.1% but recovered since 2015, thanks to increased political stability.
 - NCPO = National Council for Peace and Order

Figure 2: Public and Private Construction Investment (at current prices)



Source: NESDC

Table 1: Growth of Public and Private Construction (at current prices)

	Average Growth Rate (% per year)		
	2009-2011	2012-2014	2015-2018
Public Construction	-0.6	-1.8	3.9
Private Construction	16.0	1.9	1.7

Source: NESDC

Table 2: Comparison of Construction Work by Type

ประเภท	งานก่อสร้างของภาครัฐ	งานก่อสร้างของภาคเอกชน
ลักษณะงานก่อสร้าง	ส่วนใหญ่เป็นงานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่ต้องอาศัยความชำนาญ เช่น โครงการรถไฟฟ้า	งานก่อสร้างกระจุกตัวในกลุ่มที่อยู่อาศัย รองลงมาเป็นโรงงานอุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรม เช่น ห้างสรรพสินค้า
เกณฑ์การรับรู้รายได้	ค่าก่อสร้างปรับตามค่า K (Escalation factor) ซึ่งเป็นเครื่องมือหนึ่งที่ช่วยลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาวัสดุก่อสร้าง ณ วันที่เบิกจ่ายงวดงานเทียบกับช่วงที่เปิดประกวดราคา โดยคำนวณจากดัชนีราคาวัสดุก่อสร้างรายการที่สำคัญ ทั้งนี้ หากค่า K ปรับเพิ่มมากกว่า 4% ผู้รับเหมาจะได้รับค่าชดเชย แต่ถ้าลดลงมากกว่า 4% ผู้รับเหมาจะต้องคืนเงินชดเชยค่า K ให้แก่รัฐ	ค่าก่อสร้างในโครงการภาคเอกชนมักผันแปรตามต้นทุนการก่อสร้างในตลาด ถ้าราคาวัสดุก่อสร้างปรับเพิ่มขึ้นจากช่วงที่ตกลงรับงาน ผู้รับเหมาต้องรับความเสี่ยงเองทั้งหมด แต่หากราคาวัสดุก่อสร้างปรับลดลง ผู้รับเหมาจะได้กำไรมากขึ้น
การคัดเลือกผู้รับเหมา	เปิดประกวดราคาทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Bidding)	- งานก่อสร้างทั่วไปไม่มีระบบการคัดเลือกที่แน่นอน มักจ้างผู้รับเหมาที่คุ้นเคย - งานก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ใช้วิธีการเปิดประกวดราคา เพื่อคัดเลือกผู้รับเหมา ซึ่งอาจใช้วิธีประมูลทางอิเล็กทรอนิกส์หรือยื่นซองเอกสาร
ผลตอบแทน	Margin ค่อนข้างต่ำ	Margin สูงกว่างานภาครัฐ
แหล่งเงินทุน	งบประมาณของรัฐบาล เงินทุนของรัฐวิสาหกิจ เงินกู้ การร่วมทุนระหว่างรัฐกับเอกชน (Public Private Partnership: PPP) และกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure fund)	เงินทุนหรือเงินกู้ของเจ้าของโครงการ (รวมการระดมทุนจากหุ้นสามัญและหุ้นกู้)

Source: compiled by Krungsri Research

Table 3: Comparison of Construction Work by Size of Operators

ประเภท	กลุ่มผู้รับเหมารายใหญ่	กลุ่มผู้รับเหมา SMEs
ทักษะ/ความชำนาญ	มีศักยภาพในการรับงานก่อสร้างภาครัฐและเอกชน โดยเฉพาะโครงการขนาดใหญ่ งานอาคารสูง และรับงานก่อสร้างที่มีลักษณะเฉพาะ (Specific-work) ซึ่งมีมูลค่าสูงและมีความเชื่อมโยงธุรกิจตลอดห่วงโซ่อุปทาน จึงมีงานในมือจำนวนมากและทำให้ได้ประโยชน์จาก Economies of Scale	ส่วนใหญ่รับงานก่อสร้างทั่วไป แต่ผู้รับเหมารายกลางบางรายอาจสามารถรับงานก่อสร้างที่มีลักษณะเฉพาะได้ เช่น งานขุดเจาะฐานราก งานก่อสร้างถนน
ศักยภาพทางการเงิน	มีความมั่นคงทางการเงิน ทำให้มีโอกาสในการรับงานก่อสร้างขนาดใหญ่	มีเงินลงทุนจำกัด จึงเป็นข้อจำกัดในการรับงานก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่โดยตรง แต่มักจะมีการรับงานในลักษณะรับจ้างเหมาช่วง (Sub-contract)
เทคโนโลยีการก่อสร้าง	มีการลงทุนพัฒนาและนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ เพื่อให้สามารถดำเนินการก่อสร้างได้รวดเร็ว ประหยัดต้นทุน และลดความเสี่ยงจากปัญหาขาดแคลนแรงงาน รวมทั้งบางรายมีการลงทุนในธุรกิจวัสดุก่อสร้างด้วย อาทิ แผ่นพื้นเหล็กสำเร็จรูป แผ่นคอนกรีตสำเร็จรูป (Pre-fabrication)	ยังไม่มีการพัฒนาเทคโนโลยีการก่อสร้างของตนเอง และยังพึ่งพาแรงงานสูง แต่ก็เริ่มหันมาใช้วัสดุก่อสร้างแบบสำเร็จรูปมากขึ้น เช่น แผ่นพื้น/ผนังเมทัลชีท
อำนาจการต่อรองกับซัพพลายเออร์	มีความได้เปรียบจาก Economies of Scale จึงมีอำนาจต่อรองกับผู้ประกอบการวัสดุก่อสร้างสูง	มีปริมาณงานน้อย จึงมีอำนาจการต่อรองกับผู้ประกอบการวัสดุก่อสร้างต่ำกว่า
การบริหารจัดการต้นทุน	มีการบริหารงานที่เป็นมืออาชีพ มีการวางแผนและจัดการสต็อกวัสดุก่อสร้างอย่างเป็นระบบ	ส่วนใหญ่เป็นการบริหารงานแบบครอบครัว การจัดการสต็อกวัสดุก่อสร้างจึงไม่ค่อยมีประสิทธิภาพ

Source: compiled by Krungsri Research

ธุรกิจรับเหมาก่อสร้างที่จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลในประเทศไทยทั้งหมด มีจำนวนประมาณ 80,000 ราย (กรมพัฒนาธุรกิจการค้า, 2561) โดยผู้ประกอบการรายใหญ่มีจำนวนน้อย (ราว 55 ราย) แต่มีส่วนแบ่งตลาดสูงถึง 50% ของมูลค่าตลาดรวม (พิจารณาจากขนาดรายได้ โดยรายใหญ่มากเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งผู้ประกอบการรายใหญ่ 3 อันดับแรกได้แก่ บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ บมจ.ช.การช่าง และบมจ. ชีโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น มีส่วนแบ่งตลาดรวม 24% ของกลุ่มธุรกิจนี้ แต่ครองส่วนแบ่งตลาดมากถึง 63% ของกลุ่มบริษัทรับเหมาก่อสร้างที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ (Bloomberg, 2018)

โดยทั่วไป การประเมินภาวะธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง จะพิจารณา

- 1) ด้านตลาด:** หมายถึงโอกาสการรับรู้รายได้ซึ่งส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับสภาวะเศรษฐกิจ การเมือง แผนและความก้าวหน้าของการลงทุนภาครัฐและภาคเอกชน รวมถึงกฎระเบียบการลงทุนในแต่ละประเทศที่อาจเอื้อหรือเป็นอุปสรรคต่อธุรกิจ
- 2) ด้านต้นทุน:** หมายถึงการเปลี่ยนแปลงของราคาสวัสดุก่อสร้างและค่าจ้างแรงงาน (ปัจจุบันธุรกิจก่อสร้างไทยประสบปัญหาแรงงานทั้งด้านปริมาณและทักษะที่ไม่สอดคล้องกับความต้องการของตลาด ส่งผลให้ผลิตภาพแรงงานมักต่ำกว่าค่าจ้าง) ซึ่งจะมีผลต่อกำไรของธุรกิจ โดยโครงสร้างต้นทุนของธุรกิจก่อสร้าง ประกอบด้วย ค่าวัสดุก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่ 1) เหล็ก คอนกรีต และปูนซีเมนต์ ซึ่งรวมกับค่าวัสดุก่อสร้างประเภทอื่นคิดเป็นสัดส่วนประมาณ 60% ของต้นทุนรวม 2) ค่าจ้างแรงงาน 20% และ 3) ค่าใช้จ่ายอื่นๆ 20%^{1/} (ภาพที่ 3)

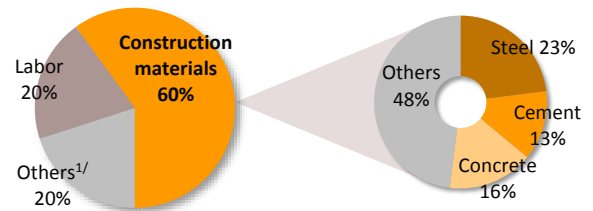
Table 4: Key Operators Market Share by Total Revenue

Rank	Company	Market Share (% of revenue in listed companies)	Public/Private Work
1	Italian Thai (ITD)	32	72 : 28
2	Ch. Karnchang (CK)	16	48 : 53
3	Sino-Thai (STEC)	15	78.5 : 21.5
4	Uniq Engineering (UNIQ)	7	100 : 0
5	Nawarat (NWR)	5	85 : 15
6	Christiani&Nielsen (CNT)	4	17 : 83
7	Syntec Construction (SYNTEC)	4	3 : 97
8	TTCL (TTCL)	4	0 : 100
9	Power Line Engineering (PLE)	4	53 : 47
10	Pre-Built (PREB)	2	0 : 100

Source: Bloomberg, DBD and company annual report, compiled by Krungsri Research
Note: 1) Top 10 of Listed contractors (as of 2018)

2) A part of private construction of CK's revenue structure are public projects which are done by subsidiaries.

Figure 3: Structure of Construction Costs

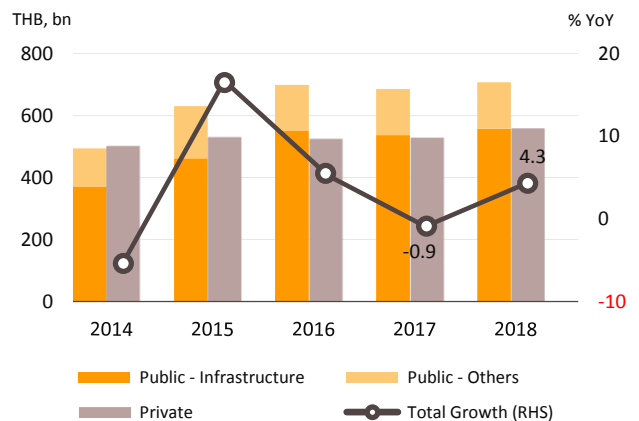


Source: NESDC and MOC, compiled by Krungsri Research

▲ สถานการณ์ที่ผ่านมา

ธุรกิจรับเหมาก่อสร้างในปี 2561 มีมูลค่า 1,264.4 พันล้านบาท พลิกกลับมาขยายตัว 4.3% YoY จากที่หดตัว 0.9% ในปี 2560 เนื่องจากงานก่อสร้างโครงการใหม่มีความก้าวหน้ามากขึ้น ด้านโครงการต่อเนื่องมีการเร่งดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จ เมื่อพิจารณาอัตราการใช้เงินของโครงการแต่ละประเภท พบว่างานภาครัฐ (ซึ่งมีสัดส่วน 56% ของมูลค่าก่อสร้างรวม) ขยายตัวน้อยกว่างานภาคเอกชนซึ่งมีมูลค่าก่อสร้างเติบโตในอัตราเร่งในรอบสี่ปีที่ผ่านมา ผลจากการเร่งก่อสร้างโครงการอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัย (คิดเป็น 56% ของค่าก่อสร้างภาคเอกชน) นอกจากนี้ยังเป็นปีแรกที่ภาครัฐและภาคเอกชนลงทุนโครงการขนาดใหญ่ร่วมกัน (Public-Private Partnership: PPP) โดยภาคเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบค่าก่อสร้าง ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีชมพู (มีนบุรี-บางแค) และรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง) สำหรับสถานการณ์ของงานก่อสร้างภาครัฐและภาคเอกชนมีรายละเอียดดังนี้

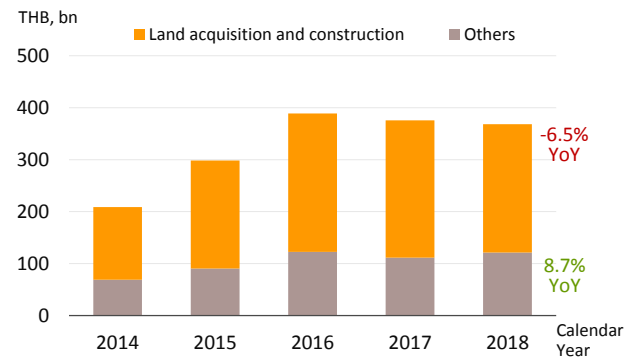
Figure 4: Construction Investment



Source: NESDC

- งานก่อสร้างภาครัฐมีมูลค่า 707.3 พันล้านบาท ขยายตัว 3.2% เทียบกับที่หดตัว 2% ในปี 2560 โดยโครงการที่ขยายตัวมาจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน (คิดเป็นประมาณ 80% ของค่าก่อสร้างภาครัฐโดยรวม) ซึ่งการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ เช่น มอเตอร์เวย์ (บางปะอิน-นครราชสีมา) และรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี) มีความก้าวหน้าเร่งขึ้น 49.3% และ 24.6% เทียบกับสิ้นปี 2560 งานก่อสร้างก้วหน้า 24.1% และ 4.7% ตามลำดับ (ตารางที่ 5) ด้านการลงทุนในโครงการขนาดเล็กซึ่งส่วนใหญ่เป็นงานซ่อมแซมถนนมีความล่าช้า สะท้อนจากงบลงทุนก่อสร้างภาครัฐในปี 2561 หดตัว 6.5% (ภาพที่ 5) ขณะที่งานประเภทอื่นได้แก่ ที่พักอาศัยและอาคารของหน่วยงานของรัฐ ค่าก่อสร้างหดตัว 1.5% และขยายตัวเพียง 0.9% ตามลำดับ (NESDC, 2018) ผลจากพ.ร.บ.การจัดซื้อจัดจ้างและบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560 ที่ทำให้การเบิกจ่ายของหน่วยงานรัฐต่างๆ ช้ากว่าที่คาดไว้

Figure 5: Disbursement of Government Investment Budget



Source: GFMIS

Note: Disbursement of government investment budget excluded expense of the infrastructure investment under state-owned enterprise, e.g. mass transit system and dual-track railway.

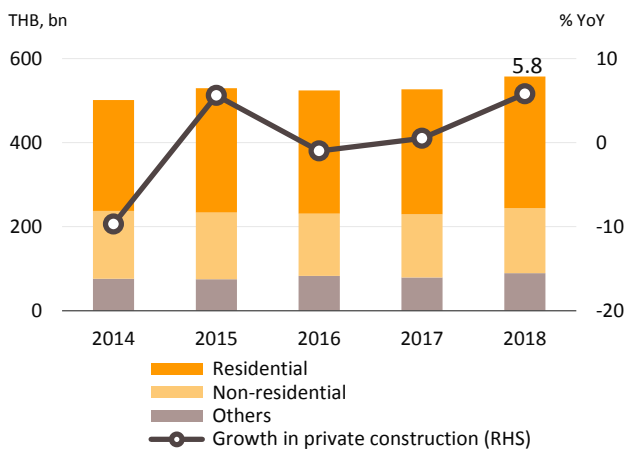
Table 5 Progress of Ongoing-Mega Projects Investment

Ongoing Infrastructure Projects	Investment Value	% Construction Progress		Completed Year
	(THB, bn)	End of 2017	End of 2018	
1 Mega projects in EEC: Dual track railway: Chachoengsao-Klong19-Kaeng Koi	10.2	67.2	89.5	2019
2 Railway container depo at Laem Chabang port (phase 1)	2.9	88.3	98.8	2019
3 Dual track railway: Jira to Khon Kaen	26.0	47.3	82.1	2019
4 Mass Transit System: Red Line (Bang Sue-Rang Sit)	88.0	77.8	90.2	2020
5 Suvarnabhumi airport expansion				
- Phase 2 Terminal 1 and utility system	14.0	68.1	81.8	2020
- Phase 3 (Runway 3 and Terminal 2)				
6 Mass Transit System: Green Line (Mochit-Saphanmai-Khu Khot)	58.4	53.3	92.9	2020
7 Mega projects in EEC: Motorway from Pattaya to Map Ta Phut	17.8	62.9	87.1	2020
8 Regional airport development				
- in Yala	1.9	28.1	68.6	2019
- in Maesod : runway expansion	0.4	0.9	22.7	2020
: Taxi way and air plane park	0.3	76.3	100.0	2018
- in Sakon Nakorn	0.4	4.1	39.5	2020
9 Motorway: Bang Pa-in to Nakhon Ratchasima	76.6	24.1	49.3	2021
10 High speed train: Bangkok to Nakhon Ratchasima (Thai-Chinese cooperation)	179.4			2023
- Phase 1: Klang Dong to Pang Asok in Nakhon Ratchasima (3.5 km)	0.4	-	40.0	
11 Mass Transit System: Orange Line (Thailand Cultural Center to Min Buri)	109.5	4.7	24.6	2022
12 Motorway: Bang Yai to Kanchanaburi	49.1	5.1	12.7	2021
13 Mass Transit System: Yellow Line (Lad Phrao to Samrong)	51.8	-	14.9	2021
14 Mass Transit System: Pink Line (Khae Rai to Min Buri)	53.5	-	14.7	2021
15 Dual track railway: Nakhon Pathom to Hua Hin	20.0	-	19.6	2021
16 Dual track railway: Hua Hin to Prachuab Kiri Khun	10.2	-	16.4	2021
17 Dual track railway: Prachuab Kiri Khun to Chumporn	17.2	-	14.3	2021
18 Dual track railway: Map Kabao to Jira	30.9	-	14.1	2023
19 Dual track railway: Lop Buri to Paknampho	22.7	-	7.1	2022

Source: compiled by Krungsri Research (as of Dec 18)

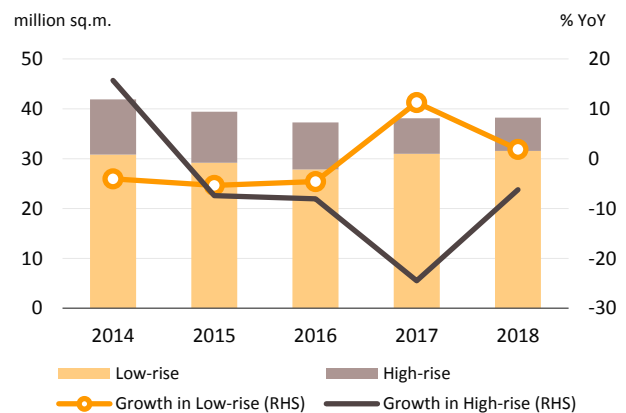
- **งานก่อสร้างภาคเอกชนในปี 2561 มีมูลค่า 557.1 พันล้านบาท ขยายตัวเร่งขึ้น 5.8% YoY (ภาพที่ 6)** อานิสงส์จากผู้ประกอบการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์มีความเชื่อมั่นลงทุนโครงการใหม่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะตามแนวโครงการรถไฟฟ้าเส้นทางใหม่ที่ขยายออกจากกรุงเทพมหานครไปในพื้นที่บริเวณชานเมืองมากขึ้น หนุนโครงการที่อยู่อาศัยเติบโตในอัตราเร่ง 5.3% (คิดเป็น 56% ของมูลค่าก่อสร้างภาคเอกชน) เทียบกับปี 2560 ขยายตัวเพียง 1.4% ผลจากการลงทุนที่อยู่อาศัยแนวราบในปี 2561 ขยายตัวดีขึ้น เห็นได้จากสถิติพื้นที่ขออนุญาตก่อสร้างที่อยู่อาศัยแนวราบในปี 2560 เพิ่มขึ้นสูง (โดยปกติผู้ประกอบการมักขอใบอนุญาตก่อสร้างก่อนจะลงทุนจริงใน 6-12 เดือนถัดไป, ภาพที่ 7) ส่วนอาคารที่มีใช้ที่อยู่อาศัย (คิดเป็น 29% ของมูลค่าก่อสร้างภาคเอกชน) ขยายตัว 2.9% ตามการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) โดยในกลุ่มหลังนี้มีโครงการที่เติบโตดี ได้แก่ โรงงานอุตสาหกรรมและโรงแรม พิจารณาจากสถิติพื้นที่ขออนุญาตก่อสร้างของโรงงานอุตสาหกรรมและโรงแรมในปี 2560 พื้นที่เพิ่มขึ้น (ภาพที่ 8-9) ขณะที่กลุ่มพาณิชย์กรรม เช่น ห้างสรรพสินค้า พบว่าการก่อสร้างหดตัวในช่วงครึ่งหลังของปี 2561 เทียบกับฐานที่สูงในช่วงเดียวกันของปี 2560 สำหรับโครงการก่อสร้างประเภทอื่นมีงานลักษณะที่เป็นโครงการ PPP ขนาดใหญ่ที่ภาคเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายมากขึ้น ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีชมพู (มีนบุรี-แคราย) และรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง) ซึ่งมีมูลค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นสูง 14.6% และคาดว่าจะมีโครงการ PPP อื่นเพิ่มขึ้นอีกในระยะข้างหน้า

Figure 6: Private Construction Investment by Type



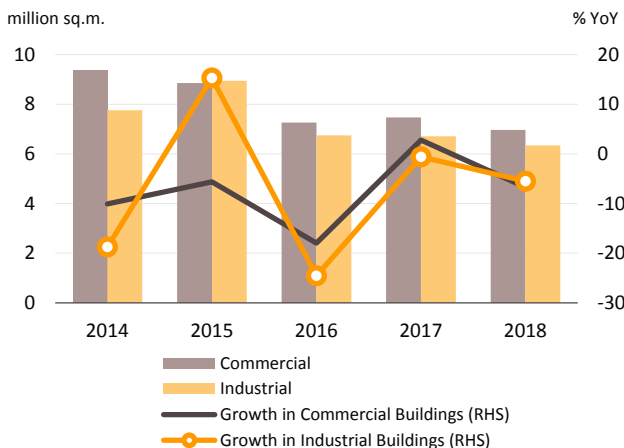
Source: NESDC

Figure 7: Construction Areas Permitted: Residential



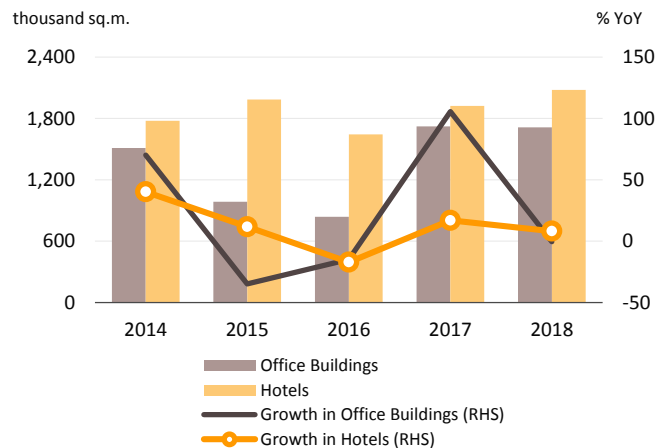
Source: REIC

Figure 8: Construction Areas Permitted: Commercial and Industrial Buildings



Source: REIC

Figure 9: Construction Areas Permitted: Office Buildings and Hotels



Source: REIC

ราคาสต็อกก่อสร้างในปี 2561 เพิ่มขึ้น 2.6% เทียบกับปี 2560 ที่ขยับขึ้น 1.9% ตามภาคก่อสร้างที่ขยายตัวและราคาต้นทุนวัตถุดิบที่สูงขึ้น โดยเหล็กก่อสร้าง (มีสัดส่วน 23% ของวัสดุก่อสร้างทั้งหมด) ราคาสูงขึ้น 7.6% ซึ่งเป็นอัตราที่สูงสุดเมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าวัสดุก่อสร้างประเภทอื่น ส่วนปูนซีเมนต์และผลิตภัณฑ์คอนกรีต ราคาเพิ่มขึ้น 2.6% และ 2.1% ตามลำดับ (มีสัดส่วนรวม 29% ของวัสดุก่อสร้างทั้งหมด)

ต้นทุนแรงงานยังไม่มีเปลี่ยนแปลงมากนัก เนื่องจากแรงงานที่มีฝีมือได้รับค่าจ้างสูงกว่าอัตราค่าจ้างขั้นต่ำอยู่แล้ว จึงได้รับผลกระทบไม่มากจากการปรับขึ้นค่าจ้างขั้นต่ำทั่วประเทศในปี 2561 (เป็นอัตรา 308-330 บาท/วัน (ค่าจ้างทั่วประเทศเพิ่มขึ้นในอัตราที่ไม่เท่ากัน ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจในแต่ละจังหวัด) เฉลี่ยอยู่ที่ 315.97 บาท/วัน สูงขึ้น 5% จากปี 2560) นอกจากนี้แรงงานก่อสร้างส่วนมากยังเป็นต่างด้าว เนื่องจากแรงงานไทยสนใจรับจ้างในธุรกิจรับเหมาก่อสร้างน้อยลง สำหรับผู้รับเหมารายใหญ่ๆ ไม่มีปัญหาด้านกำลังแรงงาน ส่วนหนึ่งเป็นผลจากผู้รับเหมาหลายรายมีการใช้เทคโนโลยีการก่อสร้างใหม่เพื่อทดแทนการใช้แรงงานมากขึ้น

▲ แนวโน้มอุตสาหกรรม

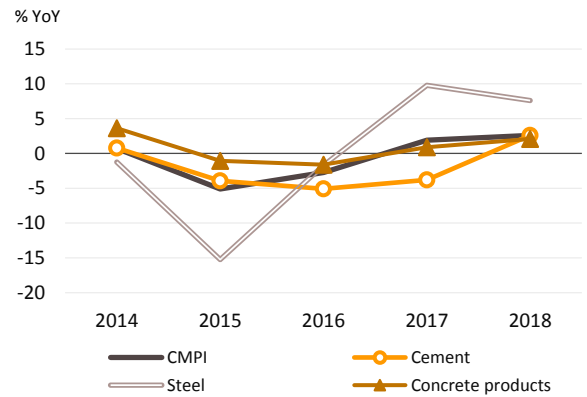
วิจัยกรุงศรีคาดว่ามูลค่าการลงทุนก่อสร้างโดยรวมในปี 2562 ปี 2563 และปี 2564 จะเติบโต 3.5-5.0%, 5-7% และ 7.5-9.5% YoY ตามลำดับ (ภาพที่ 11) ผลจากการเร่งลงทุนโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐและการลงทุนก่อสร้างภาคเอกชนที่คาดว่าจะเติบโตต่อเนื่องตามความเชื่อมั่นที่เพิ่มขึ้น

● งานก่อสร้างภาครัฐมีแนวโน้มขยายตัวเร่งขึ้น หลังมีคณะรัฐบาลใหม่

มูลค่าก่อสร้างภาครัฐในปี 2562 คาดว่าจะเติบโตไม่สูงนักในอัตรา 3-5% ผลจากการรอนโยบายที่ชัดเจนของรัฐบาลชุดใหม่ในช่วงครึ่งปีหลัง อย่างไรก็ตาม ปี 2563-2564 มีแนวโน้มขยายตัวเร่งขึ้นที่ 5-7% และ 8-10% ตามลำดับ เนื่องจากโครงการใหม่ที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ น่าจะเพิ่มขึ้นหลายโครงการ โดยเฉพาะ 1) โครงการในกรุงเทพมหานคร-ปริมณฑล เช่น รถไฟฟ้าสายสีม่วง (เตาปูน-ราชบุรีบูรณะ) 2) โครงการใน EEC อาทิ รถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน สนามบินอู่ตะเภา และท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 และ 3) โครงการในจังหวัดหลัก (ได้แก่ เชียงใหม่ ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และพิษณุโลก) เช่น รถไฟฟ้ารางเบาและการขยายสนามบิน นอกจากนี้ยังมีแผนการลงทุนของภาครัฐในโครงการขนาดกลางและย่อมภายใต้งบประมาณประจำปี โดยส่วนใหญ่เป็นโครงการขยายและปรับปรุงโครงข่ายถนนของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท

ทั้งนี้ ในระยะ 3 ปีข้างหน้า คาดว่าโครงการภาครัฐหลายโครงการที่มีความพร้อมและได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้วจะเริ่มลงทุนทั้งในส่วนของการก่อสร้าง ระบบการเดินรถ และการบำรุงซ่อมแซม โดยโครงการที่จะเริ่มก่อสร้างได้ก่อนเป็นโครงการที่เข้าข่ายเงื่อนไขดังนี้ 1) กำลังอยู่ในขั้นตอนการคัดเลือกผู้รับเหมาแล้ว 2) กำลังเตรียมขายของเพื่อเปิดประกวดราคา และ 3) โครงการที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ลงทุนโดยผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแล้วในด้านผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ

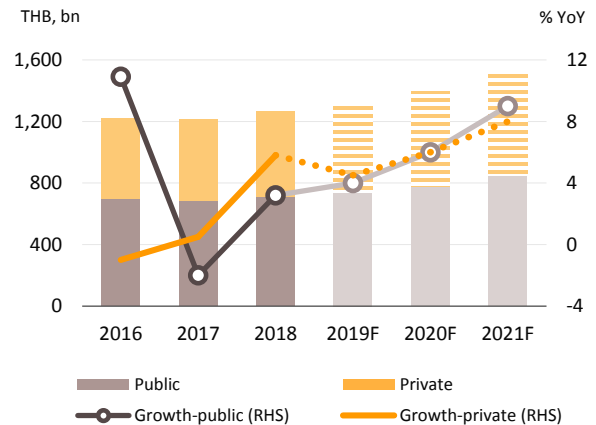
Figure 10: Construction Material Price Movement



Source: Ministry of Commerce (MOC)

Note: CMPI = Construction materials price index

Figure 11: Construction Investment Trend



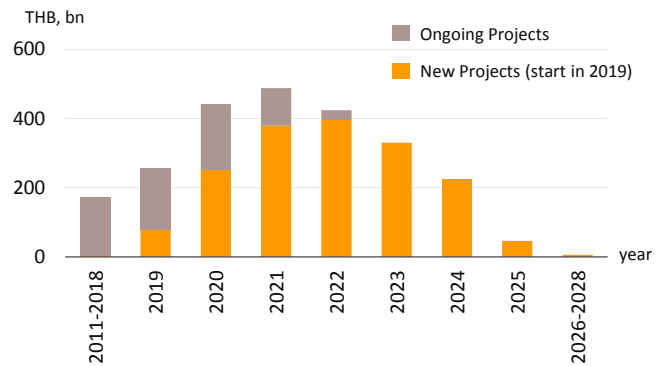
% YoY	2019F	2020F	2021F
Total			
THB, bn	1,308 - 1,328	1,373 - 1,421	1,477 - 1,556
% YoY	3.5 - 5.0	5 - 7	7.5 - 9.5
Public			
THB, bn	729 - 743	765 - 795	826 - 874
% YoY	3 - 5	5 - 7	8 - 10
Private			
THB, bn	579 - 585	608 - 626	651 - 682
% YoY	4 - 5	5 - 7	7 - 9

Source: NESDC

Note: forecast by Krungsri Research

ในระยะต่อไปจะมีโครงการ PPP มากขึ้น โดยในส่วนของค่าใช้จ่ายด้านการก่อสร้างจะมีทั้งรูปแบบโครงการที่ภาครัฐรับผิดชอบและโครงการที่ภาคเอกชนรับผิดชอบ ทั้งนี้การกำหนดรูปแบบ PPP ขึ้นอยู่กับนโยบายรัฐและการเจรจาผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นจากปริมาณผู้โดยสารตามที่คาดการณ์ไว้ แต่มีแนวโน้มที่โครงการ PPP ส่วนมากจะอยู่ในรูป PPP Net Cost มากกว่า PPP Gross Cost เนื่องจากเอกชนจะได้รับสิทธิในการจัดเก็บรายได้และช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของภาครัฐ

Figure 12: Mega Projects Investment Value, worth THB 2.4 trn



Source: Ministry of Transport (MOT), Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP), compiled by Krungsri Research

Note: Mega Projects include ongoing, urgent infrastructure projects and projects in EEC, which are likely to construct.

Table 6: Timeline of New Mega Projects Investment

New Projects of Transport Infrastructure Development	Investment Value (THB, bn)	2017	2018F	2019F	2020F	2021F	2022F	2023F	2024F	2025F	2026F	2027-2032F
1 Dual track railway: Denchai-Chiang Rai-Chiang Khong	85.3											
2 Dual track railway: Khon Kaen to Nong Khai	26.7											
3 Dual track railway: Hat Yai to Padang Besar	6.7											
4 Mega projects in EEC: High speed train for Bangkok to Rayong (connecting 3 airports: Donmueng-Suvarnabhumi-U Tapao)	179.4											
5 Mega projects in EEC: U-Tapao international airport	215.0											
6 Mega projects in EEC: Map Ta Phut deep sea port phase 3	86.0											
7 Mass Transit System: Orange Line (Bang Khun Non to Thailand Cultural Center)	120.5											
8 Mass Transit System: Purple Line (Tao Pun to Rat Burana)	128.2											
9 Mass Transit System: Dark Red Line (Rangsit to Thammasat University)	6.6											
10 Light rail in Phuket	30.2											
11 Light rail in Chiangmai	107.2											
12 Light rail in Nakhon Ratchasima	13.6											
13 Light rail in Khon Kaen	13.9											
14 Motorway: Rama III Road to Dao Khanong and Western Outer Ring road	31.2											
15 Motorway: Katu to Patong in Phuket	13.9											
16 Motorway: Nakhon Pathom to Cha am	77.8											
17 Mega projects in EEC: Laem Chabang deep sea port development phase 3	84.0											
18 Mega projects in EEC: Maintenance repair and overhaul (MRO) at U-Tapao airport	4.3											
19 Regional airport development (Khon Kaen)	2.3											
20 Regional Airport (Chiang Mai, Nakorn Srithammarat and Trang)	17.5											
21 Regional airport development (Krabi)	1.2											
22 Purchasing of 489 NGV buses	1.7											
23 Purchasing of 35 electric buses	0.4											
24 Rest area of motorways (Pattaya -Mabtaput, Bang Pa In-Nakorn Ratchasima and Bang Yai - Kanchanaburi)	5.2											
25 Pier development (Tha Chang, Tha Tien, Samui island)	0.2											
26 Dual track railway: Paknampho to Denchai	62.8											
27 Dual track railway: Jira to Ubon Ratchathani	37.5											
28 Dual track railway: Chumphon to Surat Thani	24.3											
29 Dual track railway: Surat Thani-Hat Yai-Songkhla	24.3											
30 Dual track railway: Denchai to Chiang Mai	59.9											
31 Dual track railway: Banpai-Mukdahan-Nakhon Panom	68.0											
32 Mass Transit System: Red Line (Bang Sue to Hua Mak and Bang Sue to Hua Lamphong)	50.1											
33 Mass Transit System: Red Line (Taling Chan to Siriraj and Taling Chan to Salaya)	17.7											
34 Motorway: Bangkok to Mahachai	40.1											
35 Motorway: Hat Yai to Malaysian border	34.1											
36 Motorway: Ruangsit to Bang Pa In	25.1											
37 Motorway: Northern expressway (Kasetsart-Nawamin road: N2)	17.6											
38 Donmueng Airport Development Phase 3	37.6											
39 Rest areas for trucks 2 areas (Burirom and Khon Kaen)	0.5											
40 E-tickets system	0.7											
41 Dry port development at Khon Kaen	1.8											
42 Logistics centers at Nakorn Phanom	1.1											
43 Logistics centers in regional (border towns)	8.1											
44 Logistics centers in regional (main cities)	8.3											

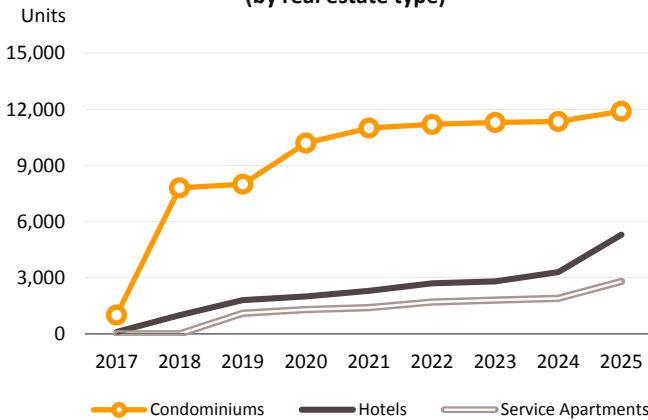
Source: compiled by Krungsri Research (as of Apr 19)

Feasibility Study and Detail Design Approving and Bidding Construction

● งานก่อสร้างภาคเอกชนมีแนวโน้มเติบโตตามภาวะเศรษฐกิจและแรงเหวี่ยงน้ำที่มาจากผลของการลงทุนก่อสร้างภาครัฐ (Crowding in effects)

มูลค่าก่อสร้างของภาคเอกชนคาดว่าจะขยายตัว 4-5% ในปี 2562 ชะลอลงเล็กน้อยจากปี 2561 (ภาพที่ 11) การขยายตัวที่ชะลอลงดังกล่าวสอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจที่แผ่วลง การรอคอยความคืบหน้าของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานภาครัฐ ตลอดจนความเข้มงวดของสถาบันการเงินในการปล่อยสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัย รวมถึงผลกระทบจากเกณฑ์การกำกับดูแลสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยใหม่ที่มีผลบังคับใช้ในเมษายน 2562 ที่อาจทำให้งานก่อสร้างที่อยู่อาศัยในภาพรวมขยายตัวได้ในกรอบจำกัด ในปี 2563 และปี 2564 มีแนวโน้มเติบโตดีขึ้น 5-7% และ 7-9% ตามลำดับ ตามลำดับ อาานิสงส์จาก 1) การเดินทางก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมที่เร่งตัวขึ้นจะเหวี่ยงงานก่อสร้างภาคเอกชน เช่น ที่อยู่อาศัย ให้ทยอยเพิ่มขึ้น รวมถึงที่อยู่อาศัยตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าในบางพื้นที่ (อาทิ รัชดาฯ-ลาดพร้าว พหลโยธิน รามคำแหง) 2) โครงการ EEC หนุนให้เกิดการก่อสร้าง เช่น อาคารพาณิชย์ นิคมอุตสาหกรรมและโรงแรม และ 3) โครงการก่อสร้างอื่นของภาคเอกชน อาทิ โครงการพัฒนา Mix-used (เช่น One Bangkok และ The Grand Rama 9) ซึ่งเป็นรูปแบบการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รูปแบบใหม่ที่มีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง (ภาพที่ 13 และตารางที่ 7)

Figure 13: The Number Projects Opening (by real estate type)



Source: Colliers International, compiled by Krungsri Research (as of Feb 18)

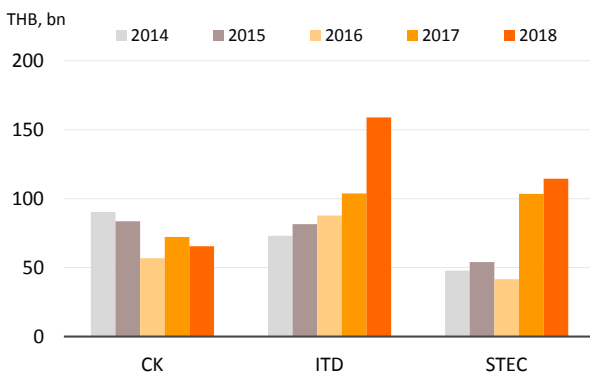
Table 7: The Mixed Use Project Investment

Mega Mixed Use Projects	Total Value of Investment (THB, m)	Opening Year
One Bangkok	125,000	2025
The Forestias	90,000	2022
The Grand Rama 9	60,000	2020
Dusit Thani-Central	36,700	2025
Samyan Mitrtown	8,500	2020
Singha complex	4,200	2021

Source: compiled by Krungsri Research (as of Feb 18)

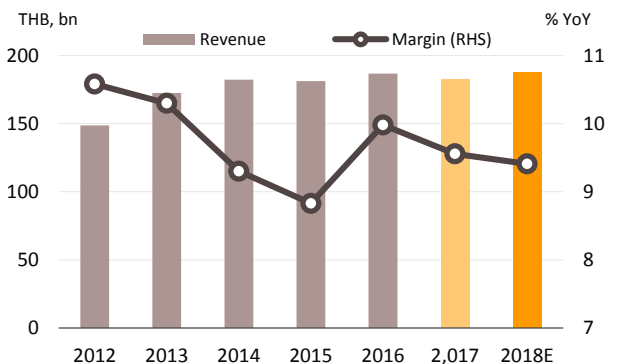
แนวโน้มผลประกอบการของผู้รับเหมาก่อสร้างโดยรวมระยะ 3 ปีข้างหน้าจะเติบโตต่อเนื่อง โดยผู้รับเหมาที่เน้นรับงานก่อสร้างโครงการภาครัฐจะมีงานในมือ (Backlog) เพิ่มขึ้น ในปี 2562 รายได้กลุ่มนี้จะขยับขึ้นเล็กน้อย เนื่องจากโครงการขนาดใหญ่ต้องรอคณะรัฐบาลใหม่ในช่วงครึ่งปีหลัง และจะเร่งขึ้นในช่วงปี 2563-2564 ตามการลงทุนโครงการขนาดใหญ่และขนาดเล็กที่จะก่อสร้างพร้อมกันตามแผนหลายโครงการ ด้านผู้รับเหมาก่อสร้างที่เน้นรับงานภาคเอกชน ในปี 2562 รายได้มีแนวโน้มเติบโตชะลอลงจากผลของการชะลอตัวทั้งเศรษฐกิจ การรอคอยความคืบหน้าของโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงเกณฑ์การกำกับดูแลสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยใหม่ที่เข้มงวดขึ้นที่อาจมีผลต่อผู้ประกอบการในการตัดสินใจลงทุนโครงการใหม่ และในช่วงปี 2563-2564 รายได้ผู้ประกอบการมีแนวโน้มขยายตัวดีขึ้นตามแรงหนุนของอุปสงค์การลงทุนภาคอสังหาริมทรัพย์ที่จะปรับตัวดีขึ้นตามภาวะเศรษฐกิจและการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ

Figure 14: Backlogs of Top 3 Operators



Source: Company data, compiled by Krungsri Research

Figure 15: Revenue and Margin of Listed Companies

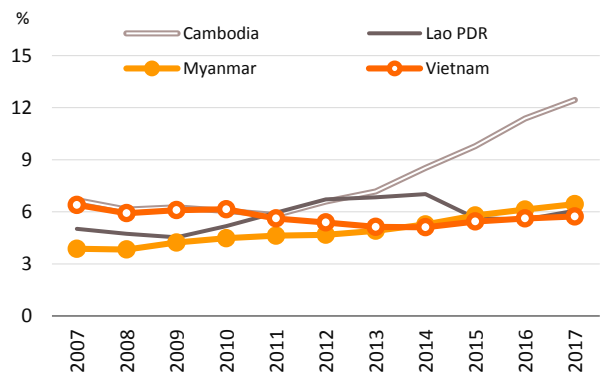


Source: Bloomberg

สำหรับแนวโน้มผลประกอบการจำแนกตามขนาดผู้ประกอบการ ผู้รับเหมารายใหญ่มีโอกาสรับงานเพิ่มขึ้นจากโครงการภาครัฐและโครงการขนาดใหญ่ของภาคเอกชน รวมถึงโครงการก่อสร้างในต่างประเทศโดยเฉพาะกลุ่ม CLMV ซึ่งมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง แต่ในปี 2562 รายได้ของผู้รับเหมากลุ่มนี้อาจเติบโตไม่มากนัก ผลจากการเบิกจ่ายค่าวงจางานของโครงการภาครัฐที่อาจล่าช้าจากการเลือกตั้งคณะรัฐบาลชุดใหม่ในช่วงครึ่งแรกของปี 2562 แต่จะมีทิศทางขยายตัวดีขึ้นในช่วงปี 2563-2564 ตามความชัดเจนทางการเมืองและการเร่งลงทุนโครงการขนาดใหญ่ ด้านผู้รับเหมารายกลางและรายย่อยจะได้อานิสงส์จาก 1) งานรับเหมาช่วงต่อจากรายใหญ่ที่มีงานในมือ (Backlog) จำนวนมากแม้จะมี Margin ต่ำ และ 2) การรับเหมางานโดยตรงจากโครงการภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ขยายตัวดีขึ้น อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมารายกลางและรายย่อยบางกลุ่มอาจมีข้อจำกัดด้านการบริหารจัดการทางการเงิน ทำให้ไม่สามารถสต็อกวัสดุก่อสร้างในปริมาณมาก หรือมีการพึ่งพากำลังแรงงานคนมากกว่าเครื่องจักร ส่งผลให้ต้นทุนดำเนินการสูงกว่า ผลประกอบการจึงเติบโตได้ไม่มาก

นอกจากปริมาณงานก่อสร้างในไทยที่มีโอกาสเติบโต งานก่อสร้างในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน CLMV (กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา) ระยะ 3 ปีข้างหน้ามีแนวโน้มขยายตัวเช่นกัน (พิจารณาจากที่ผ่านมาในช่วงปี 2555-2560 มูลค่าก่อสร้างต่อ GDP เพิ่มขึ้นเป็นลำดับ โดยกัมพูชาเป็นประเทศที่ภาคก่อสร้างขยายตัวเฉลี่ยสูงถึง 25% ต่อปี รองลงมาคือ เมียนมา สปป.ลาว และเวียดนาม เติบโต 19% 12% และ 10% ต่อปี, ภาพที่ 16) ซึ่งเป็นโอกาสของผู้รับเหมาไทยที่จะเข้าไปรับงานก่อสร้างมากขึ้น ทั้งนี้ ประเภทโครงการที่ผู้รับเหมาไทยมีความเชี่ยวชาญและเป็นโครงการก่อสร้างที่คาดว่าจะมีโอกาสขยายตัวตามแผนการลงทุนของภาครัฐและเอกชนใน CLMV ในระยะข้างหน้า สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 8 (กดเพื่ออ่านต่อฉบับเต็มและดาวน์โหลดบทวิเคราะห์ **ธุรกิจก่อสร้างใน CLMV: โอกาสของผู้ประกอบการไทย**)

Figure 16: Construction Investment per GDP in CLMV



Source: CEIC data

Table 8: Projects that Thai contractors will be able to invest in over the next 3-5 years in the CLMV zone

ประเทศ	ประเภทโครงการ
เวียดนาม	โครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ มอเตอร์เวย์ รถไฟฟ้าทางคู่ และรถไฟฟ้า รวมถึงโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่มีแนวโน้มลงทุนในรูปแบบ Mix-Used มากขึ้น เนื่องจากผู้รับเหมารายใหญ่ของไทยมีประสบการณ์สูง ส่วนงานชุดเจาะอุโมงค์ งานเสาเข็ม และงานฐานราก ผู้ประกอบการรายกลางมีโอกาสรับจ้างเป็น Sub-contractor โครงการขนาดใหญ่อีกทอดหนึ่ง
กัมพูชา	โครงการขนาดใหญ่ เช่น สนามบินและท่าเรือ โครงการพัฒนาและขยายถนนในเส้นทางหลักและทางรอง เป็นโอกาสแก่ผู้รับเหมารายกลางและรายย่อยของไทย เนื่องจากแรงงานมีฝีมือและชำนาญ นอกจากนี้ ผู้รับเหมาไทยน่าจะมีความได้เปรียบในการแข่งขันโครงการอสังหาริมทรัพย์ ได้แก่ ที่อยู่อาศัย โรงแรม และห้างสรรพสินค้าที่มีแนวโน้มขยายตัวตามการเติบโตของเมือง รวมถึงโรงงานอุตสาหกรรมที่จะเติบโตตามเขตเศรษฐกิจพิเศษ
เมียนมา	การพัฒนาโรงไฟฟ้า และโครงข่ายถนนหลายเส้นทาง โดยเฉพาะในเขตเมืองและเส้นทางเชื่อมระหว่างเมือง เช่น ย่างกุ้ง และมัณฑะเลย์ ตลอดจนโครงการอสังหาริมทรัพย์ ได้แก่ ที่อยู่อาศัยและโรงแรม ตามการเติบโตของเมือง
สปป.ลาว	เขื่อนผลิตไฟฟ้าขนาดใหญ่มีแนวโน้มเติบโตและยังมีโรงผลิตไฟฟ้าขนาดเล็กที่มีแผนจะสร้างเพิ่มอีก 60 โครงการ จากปัจจุบันมีโครงการที่กำลังก่อสร้างประมาณ 22 โครงการ จะเป็นโอกาสแก่ผู้รับเหมารายกลางและรายย่อยของไทย นอกจากนี้ ยังมีโอกาสรับจ้างก่อสร้างที่อยู่อาศัย เนื่องจากผู้รับเหมาไทยมีฝีมือและได้รับการยอมรับในสปป.ลาว

Note: Compiled from planned major public and private projects in the CLMV region.

Source: Krungsri Research, as of 2018

Table 9: The Investment Projects in CLMV

Cambodia			
Investment Projects	Investment Value (USD, m)	Status	Time Period
• Phnom Penh - Bavet expressway development, Svay Rieng province	3,800	Planning	end 2022
• Expressway link between the capital Phnom Penh and the port of Sihanoukville in Preah Sihanouk	1,900	Awaiting construction	2019-2020
• Rovieng District Steel Plant, Preah Vihear	1,600	Planning	
• Phnom Penh - Preah Sihanouk expressway	1,600	Planning	end 2020
• Phnom Penh International Airport renovation	1,500	Awaiting construction	2020-2040
• Wisney World, commercial complex building in Phnom Penh	1,000	Awaiting construction	2019-2021
• A two-unit coal-fired power plant in Sihanoukville Province	1,000	Feasibility study	
• National Road No 3, Phnom Penh to Sihanoukville	536	Planning	end 2023
• Sihanoukville Autonomous Port (SAP) Container Terminal, Preah Sihanouk	200	Planning	end 2022

Myanmar			
Investment Projects	Investment Value (USD, m)	Status	Time Period
• Arterial Road Networks Master Plan 2030 Phase I	9,195	Planning	2016-2020
• Arterial Road Networks Master Plan 2030 Phase II	10,268	Planning	2021-2025
• Arterial Road Networks Master Plan 2030 Phase III	22,067	Planning	2026-2030
• New township of Kyee Myin Daing at the west of Yangon River	2,200	Planning	
• Hanthawaddy International Airport, Bago region	2,000	Planning	end 2020
• Ayeyawady Combine Cycle Power Plant	1,250	Planning	
• Thanlyin Gas-Fired Power Generation Facility, Yangon	1,000	Feasibility study/EIA	end 2020
• Liquefied natural gas (LNG) power plant of Toyo Thai Power Myanmar	350-500	Planning	2019-2021
• Kyaukphyu SEZ by Singapore's CPG Corporation (include a port, an industrial zone and a residential area)	227	Awaiting construction	

Lao PDR			
Investment Projects	Investment Value (USD, m)	Status	Time Period
• Khonephapheng Special Economic Zone	10,000	Planning	2018-2025
• Ban Khoum hydropower plant, Champassak	4,400	Planning	
• Pak Beng hydropower plant, Oudomxay	2,400	Planning	
• Pak Lay hydropower plant, Xaignabouli	2,400	Planning	end 2023
• The Vientiane to Vang Vieng expressway	1,200	Planning	end 2020
• The expansion of 3 hotels by Centara group	none	Planning	end 2020
• The luxury hospital in Vientiane by BCH group	40	Planning	

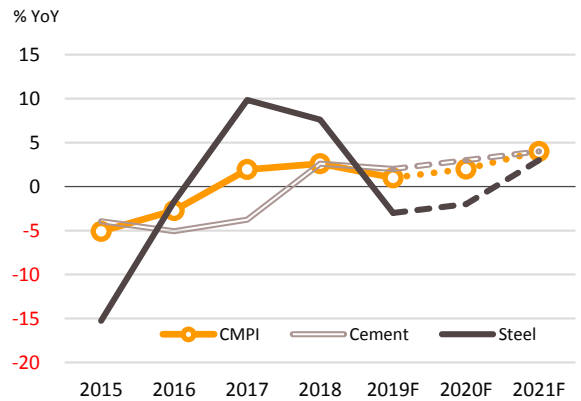
Vietnam			
Investment Projects	Investment Value (USD, m)	Status	Time Period
• Expansion for 5 airports (included Van Don, Cam Ranh Airport, Phan Thiet, Cat Bi and Chu Lai Airports)	10,500	Planning	end 2020
• Long Thanh International Airport Phase 1, Dong Nai Province	5,200	Planning	end 2025
• Expressway in 13 provinces (Nam Dinh, northern province to Vinh Long, southern province)	5,100	Selection of the investors	2019-2021
• Long Son island Petrochemical complex, Ba Ria-Vung Tau	4,500	Planning	end 2021
• Metro rail system in Thanh pho Ho Chi Minh (Saigon bridge to Can Gluoc)	4,470	Planning	
• Belt road in Thanh pho Ho Chi Minh	4,458	Planning	
• Lao Cai - Ha Noi - Hai Phong railway	4,152	Feasibility study/EIA	
• Coal-fired power plant in Song Hau, Hau Giang	3,500	Planning	end 2022
• Long An No.2 thermal power plant, Can Gluoc, Mekong Delta, Long An	3,170	Planning	end 2027
• Da Nang complex (facilities for logistics center)	620	Planning	end 2030
• Road development in 14 underdeveloped provinces	409	Planning	2019-2021

Source: compiled by Krungsri Research (as of Dec 18)

ปัจจัยหลักที่อาจมีผลต่อต้นทุนการก่อสร้างในระยะ 3 ปีข้างหน้า ได้แก่ แนวโน้มวัสดุก่อสร้าง (คิดเป็น 60% ของต้นทุนรวม) และแรงงาน (คิดเป็น 20% ของต้นทุนรวม)

- **ด้านวัสดุก่อสร้าง** คาดว่าราคาโดยรวมจะทรงตัวในปี 2562 และทยอยขยับขึ้นในช่วงปี 2563-2564 ตามความต้องการใช้วัสดุก่อสร้างที่เพิ่มขึ้น โดยกลุ่มปูนซีเมนต์ ราคามีแนวโน้มเพิ่มขึ้น 1-2% ต่อปี ผลจากอุปสงค์เติบโตตามโครงการภาครัฐและภาคเอกชนที่จะลงทุนพร้อมกันหลายโครงการ ขณะที่สินค้ากลุ่มเหล็กก่อสร้าง ราคามีทิศทางปรับลดลงที่ -1.5% ถึง -3.5% ในช่วงปี 2562-2563 ตามราคาเหล็กในตลาดโลกซึ่งอาจมีผลให้เหล็กวัตถุดิบที่ต้องนำเข้าปรับราคาลงกดดันให้ราคาเหล็กในไทยปรับลดลงตาม อย่างไรก็ตาม คาดว่าราคาเหล็กจะเพิ่มขึ้น 2-4% ในปี 2564 เนื่องจากความต้องการใช้เหล็กก่อสร้างในประเทศมีแนวโน้มเติบโตสูงขึ้นจากที่จะมีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าพร้อมกันหลายโครงการ ทั้งรถไฟฟ้าทางคู่ รถไฟฟ้า และรถไฟความเร็วสูง ประกอบกับภาครัฐมีนโยบายสนับสนุนให้ใช้เหล็กก่อสร้างในประเทศมากขึ้นเพื่อลดการนำเข้า
- **ด้านแรงงาน** ปัญหาการขาดแคลนแรงงานคาดว่าจะกระทบเฉพาะกลุ่มผู้รับเหมารายกลางและรายย่อย ผลจาก 1) กลุ่มนี้ยังใช้แรงงานก่อสร้างเป็นหลักเนื่องจากเทคโนโลยีการก่อสร้างใหม่ที่ช่วยลดกำลังแรงงานต้องลงทุนสูง และ 2) แรงงานไทยส่วนมากจะไม่นิยมทำงานในไซต์ก่อสร้าง ทำให้ยังต้องใช้แรงงานต่างด้าวซึ่งกฎระเบียบการใช้แรงงานต่างด้าวระยะข้างหน้าอาจเข้มงวดมากขึ้น ส่วนด้านต้นทุนแรงงานคาดว่าจะไม่มีผลกระทบต่อต้นทุนการก่อสร้างมากนัก ผลจากค่าจ้างแรงงานก่อสร้างในกลุ่มที่มีฝีมือส่วนใหญ่ในปัจจุบันมีอัตราที่สูงกว่าค่าจ้างขั้นต่ำอยู่แล้ว

Figure 17: Growth of Construction Material Price Index (CMPI)



Source: MOC (as of Dec 18), forecast by Krungsri Research

▲ **มุมมองวิจัยกรุงศรี:** รายได้ของผู้รับเหมาก่อสร้างทั้งกลุ่มที่เน้นรับงานภาครัฐและภาคเอกชนในปี 2562 คาดว่าจะเติบโตไม่มาก เนื่องจากการลงทุนน่าจะเริ่มชะดลงในช่วงครึ่งหลังของปี ภายหลังที่มีคณะรัฐบาลชุดใหม่ และในปี 2563-2564 รายได้ของทั้งสองกลุ่มจะขยายตัวดีขึ้น

- รายได้ของผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการวิศวกรรมโยธาขนาดใหญ่ คาดว่าจะขยายตัวตามโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐที่มีแนวโน้มเติบโตดีขึ้นในช่วงปี 2563-2564 โดยรายใหญ่และรายกลาง รายได้จะขยายตัวดีเนื่องจากมีศักยภาพในการรับผิดชอบงานก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ทั้งของภาครัฐ อาทิ รถไฟฟ้า และของภาคเอกชน เช่น สนามบินบางแห่งที่ลงทุนโดยสายการบินเอกชน สำหรับรายเล็ก คาดว่ารายได้จะกระเตื้องขึ้นอันสืบเนื่องจากการรับเหมาช่วงในโครงการขนาดใหญ่จากผู้รับเหมารายใหญ่และรายกลางที่แบ่งสัดส่วนงานก่อสร้างต่อให้อีกทอดหนึ่ง
- รายได้ของผู้รับเหมาก่อสร้างภาคเอกชนในกลุ่มที่อยู่อาศัยและอาคารทั่วไป และกลุ่มอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่มีแนวโน้มขยายตัวแต่ในอัตราที่ไม่สูงนัก โดยเฉพาะปี 2562 ซึ่งภาวะเศรษฐกิจจะลดลง แต่มีทิศทางปรับดีขึ้นในปี 2563-2564 ตามความเชื่อมั่นในการลงทุนของภาคเอกชนที่จะเพิ่มขึ้นตามการเร่งตัวของโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ หากพิจารณาตามขนาดรายได้ของผู้ประกอบการ รายใหญ่และรายกลาง รายได้โดยรวมคาดว่าจะเติบโตดี โดยเฉพาะกลุ่มที่เน้นรับงานโครงการ Mixed Use น่าจะมี Backlog เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง นอกจากนี้ผู้รับเหมาที่รับงานก่อสร้างในต่างประเทศ โดยเฉพาะกลุ่มประเทศ CLMV ยังมีช่องทางเพิ่มรายได้จากทั้งโครงสร้างพื้นฐาน โครงการที่อยู่อาศัย อาคารพาณิชย์กรรม และโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งกำลังขยายการลงทุนอย่างต่อเนื่อง

สำหรับรายเล็ก รายได้รวมมีทิศทางชะลอตัว ผลจากงานก่อสร้างโครงการขนาดเล็กน่าจะยังไม่ฟื้นตัว ประกอบกับมีข้อจำกัดด้านการบริหารจัดการต้นทุนจึงส่งผลให้อัตรากำไรอาจหดตัว

วิจัยกรุงศรี

ดร.สมประวิณ มันประเสริฐ

ผู้บริหารสายงานวิจัยและหัวหน้าทีมวิจัยเศรษฐกิจ

ทีมวิจัยเศรษฐกิจ

- ศรันต์ สุนันทธดาพร
- สุจิต ชัยวิชญชาติ
- จุไรลักษณ์ พลศรี
- สร้อยสนธิ์ หล่อสุวรรณกุล
- สติติย์ แดงสัตย์
- ลูกหิน วราโชติเศรษฐ์
- ธนาพร ศรีคล้าย

เศรษฐกิจอาเซียน (เศรษฐกิจโลก)
เศรษฐกิจอาเซียน (เศรษฐกิจไทย)
เศรษฐกิจอาเซียน (พยากรณ์ตัวเลขเศรษฐกิจ)
เศรษฐกิจอาเซียน (สปป.ลาว, เวียดนาม, อินโดนีเซีย)
เศรษฐกิจอาเซียน (กัมพูชา, เมียนมา, ฟิลิปปินส์)
เศรษฐกิจ
เศรษฐกิจ

ทีมวิจัยอุตสาหกรรม

- พรพรรณ โภคย์สุพลตร์
- ธนศ มหัทธนาลัย
- พูลสุข นิธิกิจศรานนท์
- ปิยะนุช สถาพงศ์กิติ
- นรินทร์ ต้นไพบูลย์
- พุทธชาด ลุนคำ
- วรณนา ยงพิศาลภพ
- พัชรา กลิ่นชวนชื่น
- ชัยวัช ไชวเจริญสุข

ผู้บริหารฝ่ายวิจัยอุตสาหกรรม
นักวิเคราะห์อาวุโส (Manufacturing and Service Sectors)
นักวิเคราะห์อาวุโส (Healthcare, Modern Trade, ICT)
นักวิเคราะห์อาวุโส (Transportation & Logistics, Construction Materials, Industry Risk Ratings)
นักวิเคราะห์อาวุโส (Power Generation, Biofuel, Chemical & Plastic Products)
Construction Contractor)
นักวิเคราะห์ (Tourism Sectors, Real Estate in Upcountry, Steel)
นักวิเคราะห์ (Automobile, Electronics & Electrical Appliances, Beverages)
นักวิเคราะห์ (Real Estate in BMR)
นักวิเคราะห์ (Agricultural Products, Food)

ทีมพัฒนางานวิจัย

- ตลับลักษณ์ ธนดิษฐ์สุวรรณ
- รชฏ เลียงจันทร์
- อาภากร นพัตยาภรณ์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Financial Sectors)
นักวิเคราะห์ (Oil & Gas, Petrochemicals, Industry Scenario Analysis)
นักวิเคราะห์

ทีมบริหารระบบข้อมูลวิจัย

- สุรชนี สมประสงค์
- ธมณ เสริญสุขสกุล
- เชิดศักดิ์ ศรีชัยตัน
- วงศกร แก้วอุดทั้ง

เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป
เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป
เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย
เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย

สนใจสมัครรับอีเมลได้ที่ krungsri.research@krungsri.com

คำสงวนสิทธิ์

เอกสารฉบับนี้จัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลที่เปิดเผยต่อสาธารณชนที่น่าเชื่อถือ อย่างไรก็ตาม วิจัยกรุงศรีมิอาจรับรองความถูกต้องและความสมบูรณ์ของข้อมูลดังกล่าวได้ ทั้งนี้ขอคิดเห็นที่ปรากฏเป็นความคิดเห็นของวิจัยกรุงศรี ไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับ บมจ. ธนาคารกรุงศรีอยุธยา และขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงความเห็น หรือประมาณการต่างๆ โดยไม่ต้องแจ้งล่วงหน้า