

ธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง

กุมภาพันธ์ 2564

ธนศ มัทธนาลัย

taned.mahattanalai@krungsri.com

+662 296 3806

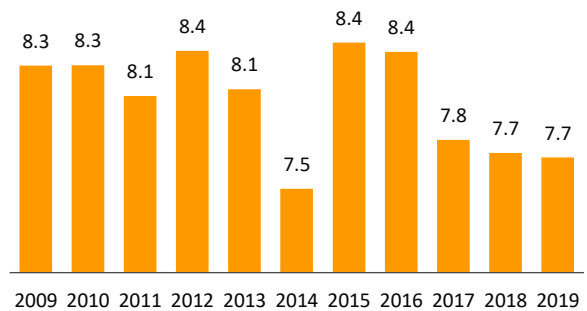
ธุรกิจรับเหมาก่อสร้างมีทิศทางฟื้นตัว โดยมูลค่าการลงทุนก่อสร้างโดยรวมมีแนวโน้มขยายตัว 4.5-5.0% ในปี 2564 และ 5.0-5.5% ในปี 2565-2566 ปัจจุบันขับเคลื่อนมาจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาครัฐ โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งจะเห็นแนวโน้มการลงทุนก่อสร้างภาคเอกชนให้ขยายตัวตาม อาทิ นิคมอุตสาหกรรม รวมถึงภาวะเศรษฐกิจที่ทยอยฟื้นตัวจะหนุนการก่อสร้างที่อยู่อาศัยและอาคารเพื่อการพาณิชย์ นอกจากนี้ โอกาสทางธุรกิจยังเพิ่มขึ้นจากโครงการก่อสร้างในประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่องรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจและการขยายตัวของความเป็นเมือง

ข้อมูลพื้นฐาน

ในช่วงปี 2552-2562 มูลค่าการลงทุนก่อสร้างโดยรวมมีสัดส่วนเฉลี่ย 8.1% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) (ภาพที่ 1) ส่วนใหญ่เป็นงานก่อสร้างในประเทศ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภทตามลักษณะผู้ว่าจ้าง ได้แก่ งานภาครัฐและเอกชน โดยมีสัดส่วนของมูลค่าการลงทุนอยู่ที่ 56:44 ในปี 2562 (ภาพที่ 2)

- **งานก่อสร้างภาครัฐ:** ส่วนใหญ่เป็นโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน คิดเป็นสัดส่วน 82% ของมูลค่าก่อสร้างภาครัฐทั้งหมด ที่เหลือเป็นโครงการก่อสร้างอาคารของหน่วยงานรัฐ และที่พักของข้าราชการ ผู้รับเหมาก่อสร้างรายใหญ่มักได้เปรียบในการรับงานภาครัฐ โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เนื่องจากมีประสบการณ์ มีความชำนาญเฉพาะด้าน มีศักยภาพทางการเงิน และมีการพัฒนาเทคนิคและเทคโนโลยีในงานก่อสร้างอย่างต่อเนื่อง ส่วนผู้รับเหมา SMEs จะมีโอกาสรับงานภาครัฐในลักษณะของผู้รับเหมาช่วง (Sub-contractors)
- **งานก่อสร้างภาคเอกชน:** กระจุกตัวในงานก่อสร้างที่อยู่อาศัย มีสัดส่วนคิดเป็น 54% ของมูลค่าก่อสร้างภาคเอกชนทั้งหมด ที่เหลือเป็นงานก่อสร้างโรงงานอุตสาหกรรม (สัดส่วน 9%) พาณิชยกรรม (8%) และอื่นๆ (29%) เช่น โรงแรม และโรงพยาบาล (ข้อมูลปี 2562 โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ) ทิศทางงานก่อสร้างภาคเอกชนขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจ ความเชื่อมั่นในการลงทุน เสถียรภาพการเมือง การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน และนโยบายกระตุ้นการลงทุนของภาครัฐ
- **ที่ผ่านมา ผู้รับเหมาของไทยยังขยายฐานลูกค้าออกไปรับงานต่างประเทศ (ส่วนมากเป็นผู้รับเหมารายใหญ่)** โดยเฉพาะกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม (CLMV) เนื่องจากประเทศเหล่านี้กำลังอยู่ในช่วงของการเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น โครงข่ายถนนรถไฟ และโรงไฟฟ้า รวมถึงงานก่อสร้าง ซ่อมแซม/ตกแต่ง อาคาร ที่อยู่อาศัย

Figure 1: Construction Investment to GDP (%)

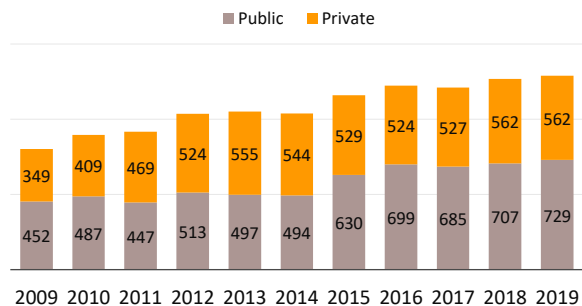


Source: Office of the National Economic and Social Development Council (NESDC)

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, construction value to GDP decreased to 7.5% in 2014 but recovered since 2015, thanks to increased political stability.

Figure 2: Public and Private Construction Spending (at current prices, THB bn)



Source: NESDC

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

	Average Growth Rate (% per year)			
	2009-2011	2012-2014	2015-16	2017-19
Public Construction	1.1	3.7	19.3	1.4
Private Construction	7.0	5.2	-1.8	3.1
Total Construction	3.7	4.4	8.6	2.1

Source: NESDC

Table 2: Comparison of Construction Work by Type

ประเภท	งานก่อสร้างภาครัฐ	งานก่อสร้างภาคเอกชน
ลักษณะงานก่อสร้าง	ส่วนใหญ่เป็นงานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่ต้องอาศัยความชำนาญ เช่น โครงการรถไฟฟ้า	กระจุกตัวในกลุ่มที่อยู่อาศัย รองลงมาเป็นโรงงานอุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรม เช่น ห้างสรรพสินค้า
เกณฑ์การรับรู้รายได้	ค่างานก่อสร้างผันแปรตามค่า K (Escalation factor) ^{1/} ซึ่งเป็นเครื่องมือหนึ่งที่ช่วยลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาวัสดุก่อสร้าง ณ วันที่เบิกจ่ายงวดงานเทียบกับช่วงที่เปิดประกวดราคา โดยคำนวณจากดัชนีราคาวัสดุก่อสร้างรายการที่สำคัญ ทั้งนี้ หากค่า K ปรับเพิ่มมากกว่า 4% ผู้รับเหมาจะได้รับค่าชดเชย แต่ถ้าลดลงมากกว่า 4% ผู้รับเหมาจะต้องคืนเงินชดเชยให้แก่รัฐ	ค่างานก่อสร้างผันแปรตามราคาวัสดุก่อสร้าง โดยผู้รับเหมาต้องรับความเสี่ยงจากภาวะผันผวนของราคาวัสดุก่อสร้างทั้งหมด
การคัดเลือกผู้รับเหมา	เปิดประกวดราคาทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Bidding)	งานก่อสร้างทั่วไปไม่มีระบบการคัดเลือกที่แน่นอน มักจ้างผู้รับเหมาที่คุ้นเคย ส่วนงานก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ใช้วิธีการเปิดประกวดราคา 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 รวมถึงงานที่มีลักษณะเฉพาะ (Specific work) ซึ่งมักเป็นโครงการที่มีมูลค่าสูงและมีความเกี่ยวข้องกับโครงการโลจิสติกส์อื่นๆ ครบวงจร	ส่วนใหญ่รับงานก่อสร้างทั่วไป แต่ผู้รับเหมารายกลางบางรายอาจสามารถรับงานก่อสร้างที่มีลักษณะเฉพาะได้ เช่น งานขุดเจาะฐานราก งานก่อสร้างถนน
ศักยภาพทางการเงิน	มีความมั่นคงทางการเงินมากกว่า	มีเงินทุนจำกัด จึงมักจะมีการรับงานในลักษณะรับจ้างเหมาช่วง (Sub-contract) จากรายใหญ่
เทคโนโลยีการก่อสร้าง	มีการลงทุนพัฒนาและนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ เพื่อให้สามารถดำเนินการก่อสร้างได้รวดเร็ว ประหยัดต้นทุน และลดความเสี่ยงจากปัญหาขาดแคลนแรงงาน รวมทั้งบางรายมีการลงทุนในธุรกิจวัสดุก่อสร้างด้วย อาทิ แผ่นพื้นเหล็กสำเร็จรูป ผ่นังคอนกรีตสำเร็จรูป (Pre-fabrication)	ยังไม่มีการพัฒนาเทคโนโลยีการก่อสร้างของตนเอง และยังพึ่งพาแรงงานสูง แต่ก็มีเริ่มหันมาใช้วัสดุก่อสร้างแบบสำเร็จรูปมากขึ้น เช่น แผ่นพื้นผนังเมทัลชีท
อำนาจการต่อรองกับซัพพลายเออร์	มีความได้เปรียบจากการประหยัดจากขนาด (Economies of Scale) จึงมีอำนาจต่อรองสูงกับผู้ประกอบการวัสดุก่อสร้าง	มีปริมาณงานน้อย ทำให้มีอำนาจต่อรองไม่สูงนักกับผู้ประกอบการวัสดุก่อสร้าง
การบริหารจัดการต้นทุน	มีการบริหารงานที่เป็นมืออาชีพ มีการวางแผนและจัดการสต็อกวัสดุก่อสร้างอย่างเป็นระบบ	ส่วนใหญ่เป็นการบริหารงานแบบครอบครัว การจัดการสต็อกวัสดุก่อสร้างจึงไม่ค่อยมีประสิทธิภาพ

Source: compiled by Krungsri Research

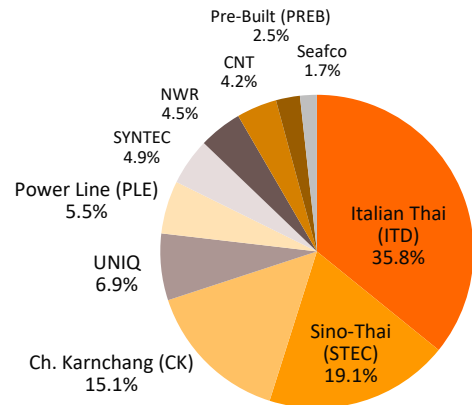
1/ ค่า K คือ ดัชนีที่ใช้วัดการเปลี่ยนแปลงของค่างาน ณ ระยะเวลาที่ผู้รับเหมาก่อสร้างเปิดซองประกวดราคา เปรียบเทียบกับระยะเวลาที่ส่งงานในแต่ละงวด โดยคำนวณจากดัชนีราคา 13 ประเภท อาทิ ดัชนีราคาผู้บริโภค ราคาวัสดุก่อสร้าง ราคาน้ำมันดิบเซล เป็นต้น (ที่มา: สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์)

ธุรกิจรับเหมาก่อสร้างที่จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลในไทยมีจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 80,000 ราย (ข้อมูลจากกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ปี 2562) ผู้ประกอบการรายใหญ่มีจำนวนเพียง 55 ราย (หรือ 0.07%) แต่มีส่วนแบ่งตลาดสูงถึง 50% ของมูลค่าตลาดรวม (พิจารณาจากรายได้) ส่วนใหญ่เป็นบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ผู้ประกอบการรายใหญ่ 3 อันดับแรกได้แก่ บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ บมจ. ชิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น และ บมจ.ช.การช่าง มีส่วนแบ่งตลาดรวม 24% ของกลุ่มธุรกิจนี้ และครองส่วนแบ่งตลาดมากถึง 70% ของ 10 บริษัทรับเหมาก่อสร้างที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ (ภาพที่ 3 ข้อมูลล่าสุด ปี 2562)

โดยทั่วไป การประเมินภาวะธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง จะพิจารณา

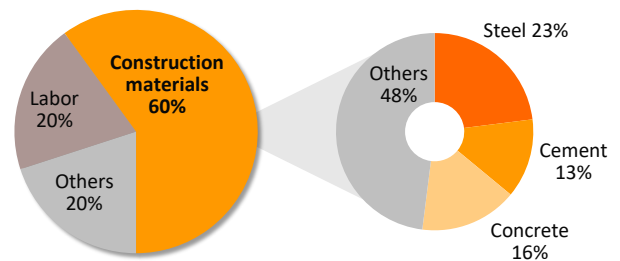
- 1) **ด้านตลาด:** หมายถึงโอกาสการรับรู้รายได้ซึ่งส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจ การเมือง แผนและความก้าวหน้าของการลงทุนภาครัฐและภาคเอกชน รวมถึงกฎระเบียบการลงทุนของแต่ละประเทศที่อาจเอื้อหรือเป็นอุปสรรคต่อธุรกิจ
- 2) **ด้านต้นทุน:** หมายถึงการเปลี่ยนแปลงของราคาก่อสร้างและค่าจ้างแรงงาน (ปัจจุบันธุรกิจก่อสร้างไทยประสบปัญหาแรงงานทั้งด้านปริมาณและทักษะ ส่งผลให้ผลิตภาพแรงงานมีต่ำกว่าค่าจ้าง) ซึ่งจะมีผลต่อกำไรของธุรกิจ โดยโครงสร้างต้นทุนของธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง ประกอบด้วย (1) เหล็ก คอนกรีต และปูนซีเมนต์ และค่าวัสดุก่อสร้างประเภทอื่นคิดเป็นสัดส่วนประมาณ 60% ของต้นทุนรวม (2) ค่าจ้างแรงงาน 20% และ (3) ค่าใช้จ่ายอื่นๆ 20%^{2/} (ภาพที่ 4)

Figure 3: Share of Revenue among Top 10 Listed Companies



Source: SET, Prachachat Business newspaper, March 2019, Krungsri Research
Note: The latest whole year data in 2019

Figure 4: Cost Structure for Construction Projects

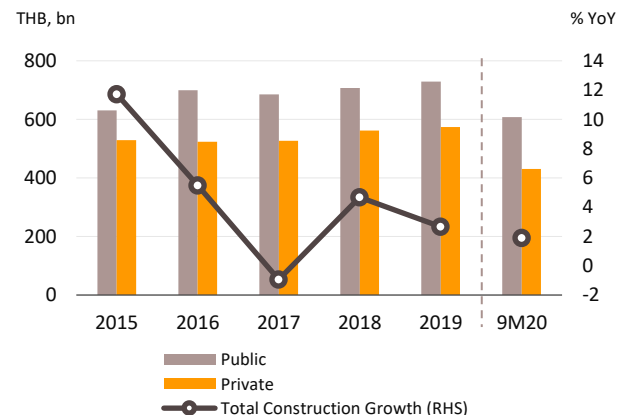


Source: NESDC and MOC, compiled by Krungsri Research

▲ สถานการณ์ที่ผ่านมา

ในช่วง 9 เดือนแรกปี 2563 ธุรกิจรับเหมาก่อสร้างเติบโตเล็กน้อย สะท้อนจากการลงทุนด้านการก่อสร้างมีมูลค่า 1.04 ล้านล้านบาท เพิ่มขึ้น 1.9% YoY ขยายตัวต่อเนื่องจากปี 2562 ที่เติบโต 2.7% ปัจจัยหนุนมาจากการลงทุนก่อสร้างภาครัฐ (สัดส่วน 56.5% ของมูลค่าการลงทุนก่อสร้างทั้งหมด) โดยเฉพาะการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ต่อเนื่อง ผลจากการเร่งเบิกจ่ายงบประมาณของรัฐบาล ขณะที่การลงทุนก่อสร้างภาคเอกชนหดตัวตามภาวะชะงักงันทางเศรษฐกิจ ผลจากวิกฤต COVID-19 และมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดทั่วประเทศ โดยการก่อสร้างที่อยู่อาศัยในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงจังหวัดหลักในภูมิภาคหดตัวรุนแรง จากการชะลอการเปิดโครงการใหม่ของผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ สอดคล้องกับกำลังซื้อผู้บริโภคที่ลดลงและความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงิน

Figure 5: Construction Investment



Source: NESDC

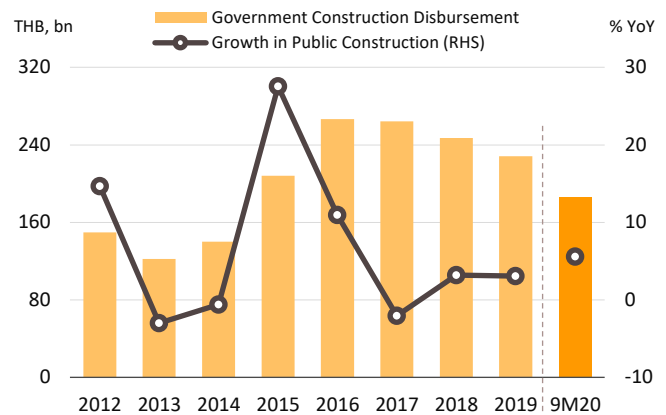
2/ คำนวณจากโครงสร้างต้นทุนของผู้ประกอบการรายใหญ่ และตารางปัจจัยการผลิตผลผลิตสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- งานก่อสร้างภาครัฐมีมูลค่า 6.08 แสนล้านบาท ขยายตัว 5.6% YoY ในช่วง 9 เดือนแรกปี 2563 (ภาพที่ 6) ปัจจัยสนับสนุนจากการเร่งเบิกจ่ายงบประมาณของรัฐบาล รายละเอียดมีดังนี้

- งานก่อสร้างด้านโครงสร้างพื้นฐาน (สัดส่วน 82.3% ของมูลค่าการก่อสร้างภาครัฐทั้งหมด) ประกอบด้วย

- โครงการก่อสร้างของรัฐบาล ที่สำคัญได้แก่ (1) กระทรวงคมนาคมในแผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ส่วนใหญ่เป็นโครงการขนาดใหญ่ต่อเนื่อง เช่น รถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันออก (ศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี) สายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) สายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง) โดยมีความคืบหน้างานก่อสร้าง 64.2% 56.3% และ 57.9% ตามลำดับ รวมทั้งรถไฟฟ้าทางคู่ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา คืบหน้าประมาณ 50.0% (รายงานติดตามผลการดำเนินโครงการของภาครัฐ สิงหาคม 2563) และ (2) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ในแผนงานการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านชลประทาน มีการขยายโครงการก่อสร้างครอบคลุมในหลายพื้นที่จากผลของภาวะภัยแล้งในช่วงที่ผ่านมา
- โครงการก่อสร้างของรัฐวิสาหกิจ ส่วนใหญ่เป็นโครงการต่อเนื่อง เช่น โครงการก่อสร้างระบบสายส่งไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย โครงการก่อสร้างระบบจำหน่ายกระแสไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค โครงการก่อสร้างอุปกรณ์โครงข่ายของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) โครงการก่อสร้างระบบท่อของการประปานครหลวง เป็นต้น
- งานก่อสร้างประเภทอื่นๆ (สัดส่วน 17.7%) ได้แก่ การก่อสร้างที่พักอาศัยและอาคารของหน่วยงานภาครัฐ หดตัว 36.3% และ 11.5% YoY ตามลำดับ ส่วนใหญ่เป็นโครงการก่อสร้างของกลุ่มผู้รับเหมารายกลาง-เล็ก ซึ่งหลายรายประสบปัญหาสภาพคล่องทางการเงินและขาดแคลนแรงงาน ผลจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้การก่อสร้างขาดความต่อเนื่อง

Figure 6: Public Construction Spending Growth



Source: NESDC, GFMS

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 4: Progress of Ongoing-Mega Projects

Ongoing Infrastructure Projects	Investment Value (THB, bn)	% Progress in 2020	Completed Year
1 Mass Transit System: Red Line (Bang Sue-Rang Sit)	88.0	90.2	2021
2 Mass Transit System: Orange Line (Thailand Cultural Center to Min Buri)	109.5	62.4	2022
3 Mass Transit System: Yellow Line (Lad Phrao to Samrong)	51.8	57.9	2021
4 Mass Transit System: Pink Line (Khae Rai to Min Buri)	53.5	56.3	2021
5 Dual track railway: Nakhon Pathom to Hua Hin	20.0	70.2	2021
6 Dual track railway: Hua Hin to Prachuab Kiri Khun	10.2	72.3	2021
7 Dual track railway: Prachuab Kiri Khun to Chumporn	17.2	53.6	2021
8 Dual track railway: Map Kabao to Jira	30.9	46.1	2023
9 Dual track railway: Lop Buri to Paknampho	22.7	50.0	2022
10 Motorway: Bang Pa-in to Nakhon Ratchasima	76.6	49.3	2021
11 Motorway: Bang Yai to Kanchanaburi	49.1	12.7	2023
12 Mega projects in EEC: Motorway from Pattaya to Map Ta Phut	17.8	87.1	2021
13 Suvarnabhumi airport expansion (Phase 2): Terminal 1 and utility system	14.0	81.8	2021
14 Regional airport development			
- in Maesod : runway expansion	0.4	22.7	2023
- in Sakon Nakorn	0.4	39.5	2023
15 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	90.0	2021
- Phase 1: See Kew to Kud Jik (11 km)	3.1	28.0	2023

Source: The Office of Transport and Traffic Policy and planning (OTP), compiled by Krungsri Research.

Note: The monitoring and evaluation report on the infrastructure projects (the latest report published in August 2020)

- งานก่อสร้างภาคเอกชนมีมูลค่า 4.310 แสนล้านบาท หดตัว 2.9% YoY ในช่วง 9 เดือนแรกปี 2563 (ภาพที่ 7) ผลจากการหดตัวของ การก่อสร้างที่อยู่อาศัยและอาคารเพื่อการพาณิชย์

- **งานก่อสร้างโครงการที่อยู่อาศัย** (สัดส่วน 53.1% ของมูลค่าการก่อสร้างภาคเอกชนทั้งหมด) มูลค่าการก่อสร้างหดตัว 6.8% YoY สอดคล้องกับจำนวนโครงการที่อยู่อาศัยเปิดใหม่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล และ 6 จังหวัดหลักภูมิภาค (เชียงใหม่ ชลบุรี ระยอง นครราชสีมา ขอนแก่น และภูเก็ต) ทั้งปี 2563 หดตัว 41.6% และ 70.3 % ตามลำดับ (ภาพที่ 8) เนื่องจากผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ชะลอการเปิดโครงการใหม่ทั้งโครงการแนวราบและคอนโดมิเนียม โดยหันไปเน้นการระบายสต็อกเพื่อรักษาสภาพคล่องและกระแสเงินสด ผ่านกลยุทธ์การขายหลายรูปแบบ อาทิ การให้ส่วนลดมากกว่าปกติ การปล่อยเช่า และการให้อยู่ฟรี 1-2 ปี เป็นต้น ขณะเดียวกันกำลังซื้อผู้บริโภคซบเซารุนแรงตามภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจ อีกทั้งสถาบันการเงินระมัดระวังในการให้สินเชื่อ แม้ว่าอัตราดอกเบี้ยจะอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับในอดีต
- **งานก่อสร้างอาคารที่ไม่ใช่ที่อยู่อาศัย** (สัดส่วน 28.7%) มูลค่าก่อสร้างหดตัว 3.1% YoY ประกอบด้วย การก่อสร้างหมวดอาคารเพื่อการพาณิชย์ การก่อสร้างในหมวดการบริการและขนส่ง และการก่อสร้างโรงงานอุตสาหกรรม โดยภาวะการก่อสร้างซบเซาตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการลงทุน ผลจากวิกฤต COVID-19 และมาตรการควบคุมการแพร่ระบาด อาทิ มาตรการปิดเมือง (Lockdown) มาตรการรักษาระยะห่างทางสังคม (Social distancing)
- **งานก่อสร้างประเภทอื่นๆ** (สัดส่วน 18.2%) ขยายตัว 10.9% YoY ส่วนใหญ่เป็นงานก่อสร้างเชิงโครงสร้างที่ไม่ใช่อาคารในพื้นที่ของเอกชน ซึ่งมักจะอยู่ในพื้นที่ชุมชนที่กำลังขยายตัวตามความเป็นเมือง อาทิ สะพาน และสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ

Figure 7: Private Construction Investment

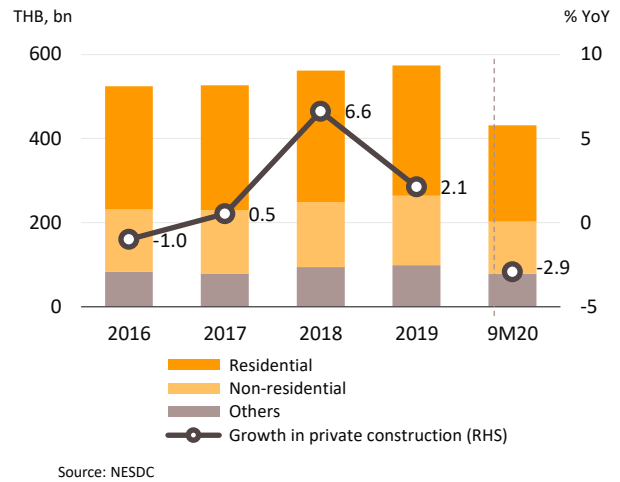


Figure 8: New Supply of Residential Construction Projects

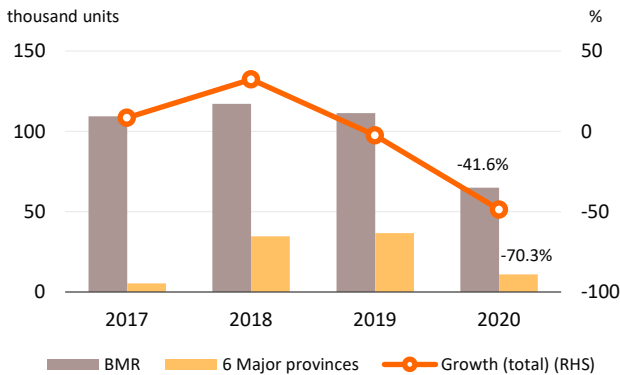


Figure 9: Construction Permits (by area): Residential

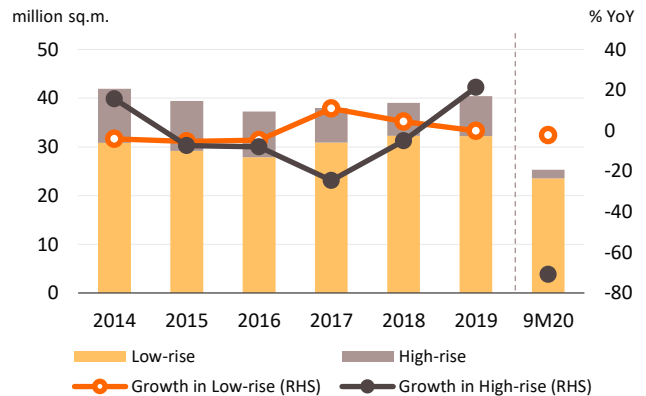


Figure 10: Construction Permits (by area): Commercial and Industrial Buildings

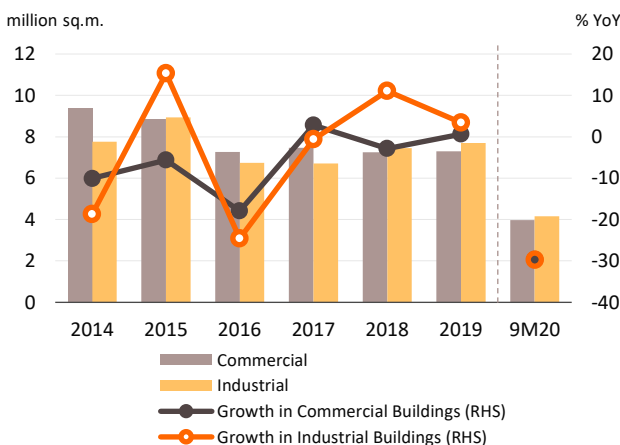
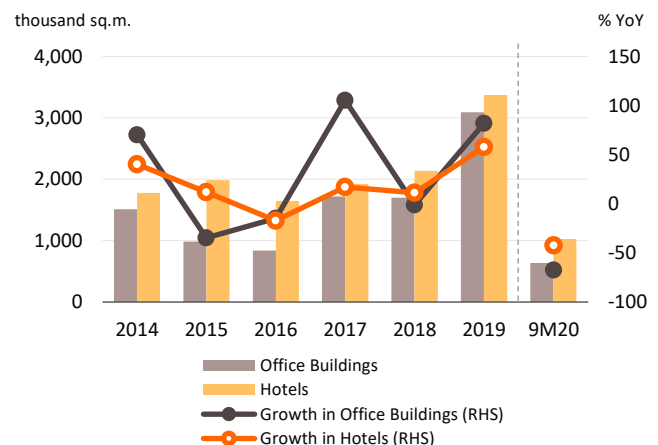


Figure 11: Construction Permits (by area): Office Buildings and Hotels



ช่วงที่เหลือของปี 2563 คาดว่าการลงทุนก่อสร้างภาครัฐจะขยายตัวต่อเนื่อง ตามการเร่งเบิกจ่ายงบประมาณสำหรับโครงการรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าทางคู่ รวมถึงโครงการในระดับพื้นที่ได้แก่ การขยาย ชื่อมแซม และปรับปรุงถนนกว่า 2,000 โครงการทั่วประเทศ ส่วนการลงทุนก่อสร้างภาคเอกชนคาดว่าจะยังชะงัก เนื่องจากผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ทั้งเพื่อขายและให้เช่ามีแนวโน้มจะยังชะลอโครงการใหม่เพื่อเร่งระบายสต็อกที่ยังสูง สะท้อนจากจำนวนพื้นที่ขออนุญาตก่อสร้าง (ดัชนีชี้นำธุรกิจก่อสร้างภาคเอกชน) ช่วง 9 เดือนแรกปี 2563 หดตัวในทุกหมวด ทั้งที่อยู่อาศัย ได้แก่ แนวราบ (-2.1% YoY) แนวสูง (-70.6%) และหมวดที่ไม่ใช่ที่อยู่อาศัย คือ อาคารพาณิชย์ (-29.6% YoY) โรงงานอุตสาหกรรม (-29.7%) อาคารสำนักงาน (-67.4%) และโรงแรม (-42.2%) (ภาพที่ 9 10 และ 11) ทั้งปี 2563 การลงทุนก่อสร้างโดยรวมคาดว่าจะเติบโตเพียง 1.5% (มีมูลค่าประมาณ 1.321 ล้านล้านบาท) โดยงานก่อสร้างภาครัฐเติบโต 5.0% และภาคเอกชนหดตัว 3.0% จากที่เติบโต 3.1% และ 2.1% ในปี 2562 ตามลำดับ

ราคาสถูก่อสร้างในปี 2563 หดตัว 1.8% ต่อเนื่องจากที่หดตัว 1.2% ในปี 2562 (ภาพที่ 12) เป็นการหดตัวทุกหมวดตามภาวะภาคก่อสร้างที่ชะงัก โดยเฉพาะเหล็ก (สัดส่วน 23% ของมูลค่าต้นทุนวัสดุก่อสร้างทั้งหมด) ราคาลดลง 7.6% มากที่สุดเมื่อเทียบกับสินค้าวัสดุก่อสร้างประเภทอื่น ด้านผลิตภัณฑ์คอนกรีต (สัดส่วน 16%) ปูนซีเมนต์ (สัดส่วน 13%) ราคาลดลง 2.0% และ 0.6% ตามลำดับ

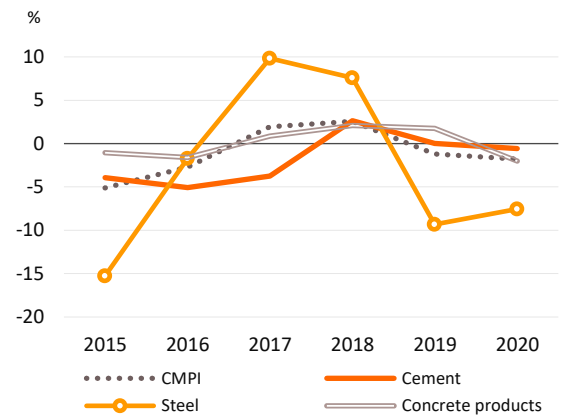
▲ แนวโน้มอุตสาหกรรม

วิจัยกรุงศรีคาดว่าธุรกิจรับเหมาก่อสร้างจะเติบโตเร่งขึ้น สอดคล้องกับมูลค่าการลงทุนก่อสร้างโดยรวมที่คาดว่าจะขยายตัว 4.5-5.0% ในปี 2564 และ 5.0-5.5% ในปี 2565-2566 (ภาพที่ 13) ปัจจัยขับเคลื่อนมาจากการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ โดยเฉพาะโครงการที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridors: EEC) รวมถึงภาวะเศรษฐกิจที่ทยอยฟื้นตัวจะหนุนการก่อสร้างที่อยู่อาศัย

- **มูลค่าการลงทุนก่อสร้างภาครัฐคาดว่าจะขยายตัว 6.0-6.5% ในปี 2564 และ 6.5-7.0% ในปี 2565-2566** ปัจจัยขับเคลื่อนสำคัญจากการเร่งโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ต่อเนื่องตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วนฉบับล่าสุด พ.ศ. 2561 ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) มีมูลค่าการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมทั้งสิ้น 1.8 ล้านล้านบาท โดยโครงการสำคัญได้แก่

- **โครงการก่อสร้างที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ EEC** มีมูลค่าการลงทุนสูงที่สุด คิดเป็นสัดส่วน 38.6% ของมูลค่าการลงทุนก่อสร้างภาครัฐทั้งหมด (ภาพที่ 14) เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์หลักซึ่งโครงการขนาดใหญ่ที่เกี่ยวข้องส่วนใหญ่จะเริ่มทยอยก่อสร้างในปี 2564 ประกอบด้วย (1) **โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)** โดยเฟสแรกจะเริ่มในช่วง สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา (2) **โครงการพัฒนาท่าเรือมาตาพุดและแหลมฉบังเฟส 3** โดยเริ่มก่อสร้างท่าเทียบเรือและส่วนต่อขยายหลังจากถมทะเล และ (3) **โครงการสนามบินอู่ตะเภา** จะเริ่มก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ โดยทั้ง 3 โครงการข้างต้นมีมูลค่าลงทุนรวมประมาณกว่า 6.0 หมื่นล้านบาทในปี 2564 จากมูลค่าลงทุนตลอดโครงการรวมทั้งสิ้นกว่า 6.8 แสนล้านบาท นอกจากนี้ รัฐบาลยังเห็นชอบแผนยกระดับบางโครงการ เช่น การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเพื่อเชื่อมโยง EEC ไปสู่ภาคใต้และประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อหนุนไทยเป็น Hub การขนส่งอาเซียน ทำให้เกิดการพัฒนาคอนกรีตใหม่ เช่น การพัฒนาท่าเรือบก (Dry port) ซึ่งกำหนดแล้วเสร็จภายในปี 2566-2567 การขยายโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยงสู่ภูมิภาคอื่นๆ ในลักษณะของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transport)

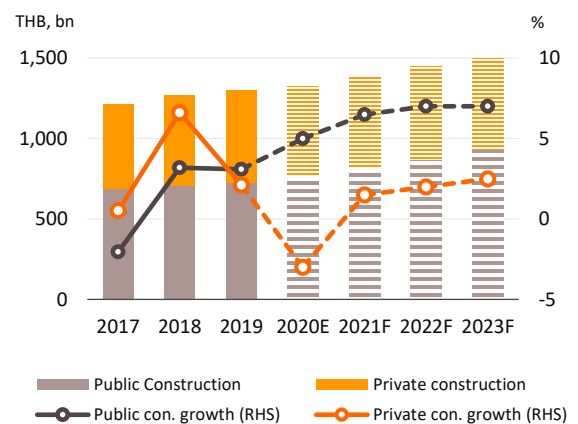
Figure 12: Construction Material Price Growth



Source: Ministry of Commerce (MOC)

Note: CMPI = Construction materials price index

Figure 13: Construction Spending



% Growth	2019	2020E	2021F	2022F	2023F
Public	3.1	5.0	6.0-6.5	6.5-7.0	6.5-7.0
Private	2.1	-3.0	1.0-1.5	1.5-2.0	2.0-2.5
Total	3.9	1.5	4.5-5.0	5.0-5.5	5.0-5.5

Source: NESDC

Note: forecast by Krungsri Research

- โครงการก่อสร้างในพื้นที่อื่นๆ (ทั้งโครงการต่อเนื่องและโครงการใหม่ที่จะเริ่มดำเนินการในปี 2564) ได้แก่ **โครงการรถไฟทางคู่** (สัดส่วน 29.7% ของมูลค่าการลงทุนก่อสร้างภาครัฐทั้งหมด) และ **โครงการรถไฟความเร็วสูง** (สัดส่วน 10.1%) (ภาพที่ 14)

โครงการเร่งด่วนในปี 2564 อาทิ

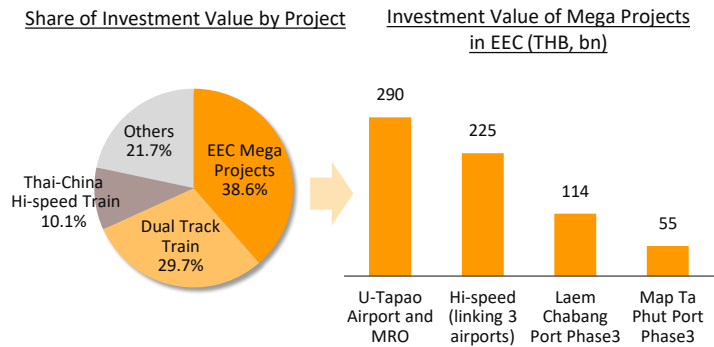
- โครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงของ และสายบ้านไผ่-นครพนม
- โครงการรถไฟความเร็วสูงไทยจีน กรุงเทพฯ-หนองคาย (เฟสที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา กำลังก่อสร้าง เฟสที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย เริ่มก่อสร้างปี 2565)
- โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงตะวันออก (บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ) และสายสีม่วงใต้ (เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ) ที่จะเชื่อมต่อบรรณขบวนรถครอบคลุมพื้นที่กว้างขวางขึ้น

โครงการที่คาดว่าจะถูกผลักดันในช่วงปี 2564-2566 ได้แก่

- การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน 58 ซึ่งครอบคลุมทางเลียบเมืองและทางแยกต่างระดับทั่วประเทศ
- โครงการ Motorway Rail Map (MR Map) เพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงให้ครบวงจร โดยจะนำร่อง 3 เส้นทาง ได้แก่ นครราชสีมา-หนองคาย (203 กม.) นครราชสีมา-อุบลราชธานี (301 กม.) และนครปฐม-ชะอำ (119 กม.) ภายใต้แผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์ ระยะ 20 ปี พ.ศ. 2560-2579

ทั้งนี้ การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นโครงการ PPP โดยรูปแบบของค่าใช้จ่ายด้านการก่อสร้างคาดว่าจะอยู่ในรูป PPP Net Cost มากกว่า PPP Gross Cost เนื่องจากเอกชนจะได้รับสิทธิในการจัดเก็บรายได้และช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของภาครัฐ

Figure 14: Infrastructure Investment Projects



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

Table 5: Timeline for Ongoing and New Mega Project Investment

Mega Projects of Transport Infrastructure Development		Investment Value (THB, bn)	2017	2018F	2019F	2020F	2021F	2022F	2023F	2024F	2025F	2026F	2027-2032F
1	Mega projects in EEC: High speed train for Bangkok to Rayong (connecting 3 airports: Donmueng-Suvarnabhumi-U Tapao)	179.4											
2	Mega projects in EEC: U-Tapao international airport	215.0											
3	Mega projects in EEC: Map Ta Phut deep sea port phase 3	86.0											
4	Mega projects in EEC: Laem Chabang deep sea port development phase 3	84.0											
5	Mega projects in EEC: Maintenance repair and overhaul (MRO) at U-Tapao airport	4.3											
6	Dual track railway: Denchai-Chiang Rai-Chiang Khong	85.3											
7	Dual track railway: Khon Kaen to Nong Khai	26.7											
8	Dual track railway: Hat Yai to Padang Besar	6.7											
9	Dual track railway: Paknampho to Denchai	62.8											
10	Dual track railway: Jira to Ubon Ratchathani	37.5											
11	Dual track railway: Chumphon to Surat Thani	24.3											
12	Dual track railway: Surat Thani-Hat Yai-Songkhla	57.4											
13	Dual track railway: Denchai to Chiang Mai	56.8											
14	Dual track railway: Banpai-Mukdahan-Nakhon Phanom	66.8											
15	Mass Transit System: Orange Line (Bang Khun Non to Thailand Cultural Center)	128.1											
16	Mass Transit System: Purple Line (Tao Pun to Rat Burana)	115.0											
17	Mass Transit System: Dark Red Line (Rangsit to Thammasat University)	6.6											
18	Mass Transit System: Red Line (Bang Sue to Hua Mak and Bang Sue to Hua Lamphong)	44.2											
19	Mass Transit System: Red Line (Taling Chan to Siriraj and Taling Chan to Salaya)	16.8											
20	Mass Transit System: Brown Line (Nonthaburi to Lam Sa Lee)	48.5											
21	Motorway: Bangkok to Mahachai	40.1											
22	Motorway: Hat Yai to Malaysian border	34.1											
23	Motorway: Ruangsit to Bang Pa In	25.1											
24	Motorway: Northern expressway (Kasetsart-Nawamin road: N2)	17.6											
25	Motorway: Rama III Road to Dao Khanong and Western Outer Ring road	31.2											
26	Motorway: Katu to Patong in Phuket	13.9											
27	Motorway: Nakhon Pathom to Cha am	79.0											
28	Light rail in Phuket	30.2											
29	Light rail in Chiangmai	107.2											
30	Light rail in Nakhon Ratchasima	13.6											
31	Light rail in Khon Kaen	13.9											
32	Regional Airport (Chiang Mai, Nakorn Srithammarat and Trang)	17.5											
33	Pier development (Tha Chang, Tha Tien, Samui island)	0.2											
34	Donmueng Airport Development Phase 3	37.6											
35	Dry port development at Khon Kaen	1.8											
36	Logistics centers at Nakorn Phanom	1.1											
37	Logistics centers in regional (border towns)	8.1											
38	Logistics centers in regional (main cities)	8.3											

Feasibility Study and Detail Design Approving and Bidding Construction

Source: The Office of Transport and Traffic Policy and planning (OTP, compiled by Krungsri Research (as of January 2021)

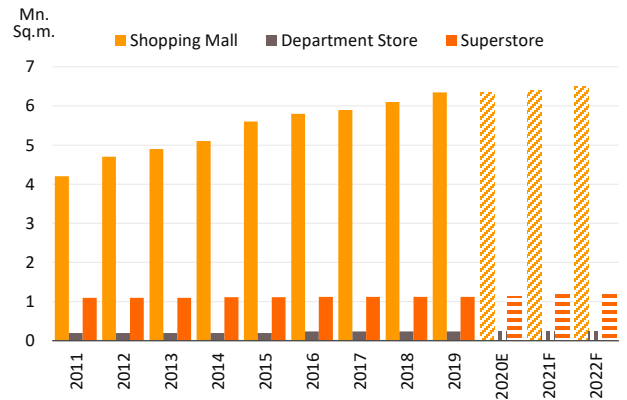
- มูลค่าการลงทุนก่อสร้างภาคเอกชนมีแนวโน้มทยอยฟื้นตัว โดยจะขยายตัว 1.0-1.5% ในปี 2564 1.5-2.0% ปี 2565 และ 2.0-2.5% ปี 2566 จากปัจจัยหนุน ได้แก่

- การเร่งลงทุนโครงสร้างพื้นฐานภาครัฐ จะเหี่ยวย่นงานก่อสร้างภาคเอกชนให้ขยายตัวตาม
- โครงการ EEC ที่จะหนุนให้เกิดการก่อสร้างโรงงานและนิคมอุตสาหกรรม โดยมีนิคมอุตสาหกรรมใหม่จำนวน 2 แห่งที่จะก่อสร้างในปี 2564 ได้แก่ นิคมฯ ไร่องานใหญ่ จ.ชลบุรี (พื้นที่ 1.9 พันไร่ ก่อสร้างในปี 2564-2567) และนิคมฯ เอ็กโก จ.ระยอง (พื้นที่ 621 ไร่ ก่อสร้างปี 2564-2565) นอกจากนี้ นิคมอุตสาหกรรมเดิมมีแผนขยายการลงทุน อาทิ นิคมฯ อมตะซิตี้ จ.ระยอง เตรียมขยายพื้นที่อีก 1,000 ไร่ รองรับแนวโน้มการย้ายฐานการผลิต (Relocation) มาไทยมากขึ้น
- โครงการก่อสร้างที่อยู่อาศัย คาดว่าการเปิดโครงการใหม่จะเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 3.0-4.0% หรือประมาณ 6.1-6.3 หมื่นยูนิตต่อปี ในช่วงปี 2564-2566 ผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์มีแนวโน้มเพิ่มสัดส่วนการก่อสร้างบ้านแนวราบมากขึ้น โดยเฉพาะในพื้นที่ชานเมือง รองรับความต้องการซื้อเพื่ออยู่อาศัยจริง ส่วนการก่อสร้างคอนโดมิเนียมจะปรับดีขึ้นในบางพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่ใจกลางเมืองและแนวรถไฟฟ้าบางเส้นทาง ซึ่งส่วนใหญ่จะเอื้อประโยชน์ต่อผู้รับเหมารายใหญ่ ทั้งนี้ ผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์รายใหญ่ 10 บริษัทยังคงแผนการลงทุนพัฒนาที่อยู่อาศัย (แนวราบและคอนโดมิเนียม) ในปี 2564 มูลค่ารวมกันทั้งสิ้น 2.3 แสนล้านบาท เพิ่มขึ้น 13.4% จากปี 2563 โดยเน้นกลุ่มลูกค้าที่มีกำลังซื้อระดับกลาง (Affordable segment) (ที่มา: ประชาชาติธุรกิจ 25-27 มกราคม 2564)
- โครงการก่อสร้างอาคารเพื่อการพาณิชย์ แบ่งเป็น (1) การก่อสร้างพื้นที่ค้าปลีก (Retail space) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น (ภาพที่ 15) ตามทิศทางการฟื้นตัวของภาคบริโภคภาคเอกชนและภาคการท่องเที่ยว และ (2) การก่อสร้างอาคารสำนักงาน (Office building) คาดว่าจะเพิ่มขึ้นตามการฟื้นตัวของการลงทุนในภาคธุรกิจ ทั้งนี้ โครงการก่อสร้างอาคารเพื่อการพาณิชย์ในปัจจุบันจะมีลักษณะเป็นโครงการ Mix-used รองรับรูปแบบการใช้ชีวิตสมัยใหม่ของสังคมเมืองมากขึ้น โดยโครงการที่มีแผนลงทุนในช่วงปี 2564-2566 ทั้งที่อยู่ในระหว่างดำเนินการก่อสร้างและกำลังจะเริ่มก่อสร้าง มีพื้นที่รวมกันทั้งสิ้น 1 ล้านตารางเมตร (ตารางที่ 6)

● แนวทางการปรับตัวของผู้รับเหมา

- รายใหญ่ จะเน้นกลยุทธ์เชิงรุกทั้งในด้านการดำเนินงานและการลงทุนด้านการดำเนินงานจะเน้นการลดต้นทุนและยกระดับการแข่งขันด้านราคา เพื่อเพิ่มโอกาสในการรับงานจากโครงการภาครัฐและโครงการขนาดใหญ่ของภาคเอกชน โดยรายใหญ่มีความได้เปรียบจากการที่มีอำนาจการต่อรองสูงกับผู้ผลิตผู้ค้าวัสดุก่อสร้าง รวมทั้งการหาช่องทางธุรกิจที่ต่อเนื่องจากการรับเหมาก่อสร้างเพื่อรักษาฐานรายได้และกำไร เช่น การบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้า ด้านการลงทุนจะเน้นเพิ่มการลงทุนด้านเครื่องจักรที่มีเทคโนโลยีสำหรับการทดแทนแรงงาน เพื่อลดความเสี่ยงจากภาวะขาดแคลนแรงงาน รวมทั้งผลกระทบจากมาตรการรักษาระยะห่างทางสังคม ซึ่งคาดว่าจะยังมีต่อเนื่องไปอีกระยะหนึ่ง
- รายกลางและรายย่อย ส่วนใหญ่เป็นการบริหารงานแบบครอบครัว มีเงินทุนจำกัด จึงมีอำนาจการต่อรองต่ำกว่า โดยจะรับเหมาช่วงจากผู้รับเหมารายใหญ่ โดยเฉพาะโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ รวมถึงมองหาช่องทางเพิ่มรายได้จากงานซ่อมแซมและปรับปรุงอาคาร

Figure 15: Bangkok Retail Space Supply by Type



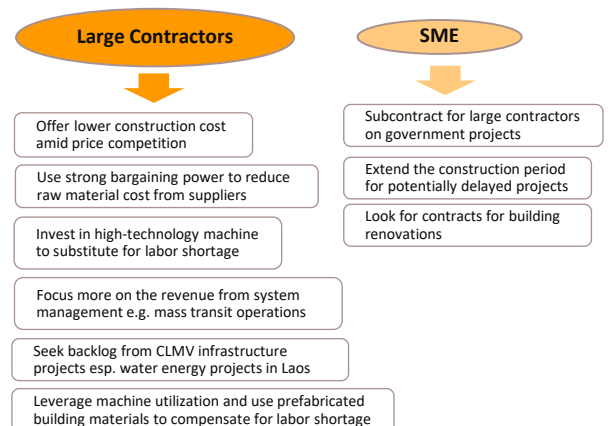
Source: CBRE, forecast by Krungsri Research

Table 6: Major Investment in Commercial Buildings and Mixed-use Projects to be completed in 2020-2024

Project Name	NLA (SQ.M.)	Status	Completion Year
Terminal 21 Harbour	40,000	Under Construction	2021
Central Plaza Ayutthaya	68,000	Under Construction	2021
Central Plaza Siracha	71,000	Planned	2021
Central Plaza Chanthaburi	64,000	Planned	2022
The EmSphere	60,000	Under Construction	2022
The Forestias	180,000	Planned	2022
One Bangkok	180,000	Under Construction	2023
Dusit Central Park	70,633	Planned/ Demolition	2023
CPN-Hong Kong Land	60,000	Planned/ Demolition	2023
Bangkok Mall	90,000	Under Construction	2023
Bangkok Midtown (Phase I)	59,000	Planned	2023
Central M	N/A	Under Construction	2024 & Beyond
Central Ratchapruek	N/A	Planned	2024 & Beyond
Mega Rangsit	N/A	Planned	2024 & Beyond
Big Lake City	150,000	Planned	2024 & Beyond

Source: CBRE, Krungsri Research

Figure 16: Current Strategies of Contractors to deal with the crisis



Source: The construction contractor analyst meeting 2020, Krungsri Research

- **ราคาสต็อกก่อสร้างโดยรวมคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเล็กน้อย (ภาพที่ 17)** ในช่วงที่ภาวะเศรษฐกิจและการลงทุนยังฟื้นตัวไม่เต็มที่ ผนวกกับผู้รับเหมารายใหญ่มีอำนาจต่อรองด้านราคากับผู้ผลิต/ผู้ค้าวัสดุก่อสร้าง **ราคาปูนซีเมนต์และผลิตภัณฑ์คอนกรีตมีแนวโน้มขยับขึ้นได้เล็กน้อย** โดยการขยับขึ้นของราคาได้แรงหนุนหลักจากปริมาณงานก่อสร้างในโครงการลงทุนภาครัฐที่ส่วนใหญ่จะเน้นการใช้วัสดุก่อสร้างประเภทปูนซีเมนต์และคอนกรีตในปริมาณมาก ขณะที่**ราคาเหล็กจะยังคงหดตัวต่อเนื่อง** ตามทิศทางราคาสถาตลาดโลกจากสต็อกโลกที่ยังคงสูง รวมถึงแรงกดดันจากสินค้านำเข้าราคาถูกจากจีน

โอกาสการทำธุรกิจรับเหมาก่อสร้างในตลาดต่างประเทศ ผู้รับเหมาของไทยมีโอกาสรับงานเพิ่มขึ้นในประเทศกลุ่ม CLMV ซึ่งมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่องรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจและการขยายตัวของความเป็นเมือง (Urbanization) ซึ่งรวมถึงโรงงานอุตสาหกรรม อาคารสำนักงาน และที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะเวียดนาม ซึ่งกำลังมีการขยายการลงทุนทั้งโครงสร้างพื้นฐานและนิคมอุตสาหกรรมจำนวนมาก รองรับกระแสการลงทุนทางตรง (Foreign Direct Investment: FDI) ที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง (ตารางที่ 7) ทั้งนี้ ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยการบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Service: AFAS) ประเทศสมาชิกไม่มีข้อจำกัดในการให้ผู้รับเหมาต่างชาติเข้าสู่ธุรกิจ แต่ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขในรูปแบบการเข้าไปร่วมทุนหรือรับเหมาช่วงการให้บริการก่อสร้างกับผู้ประกอบการท้องถิ่น (ที่มา: www.asean.org) อย่างไรก็ตาม โอกาสส่วนใหญ่จะจำกัดอยู่แค่เพียงผู้รับเหมารายใหญ่ เนื่องจากมีความพร้อมด้านเงินทุน เทคโนโลยี และช่องทางการลงทุนที่มาจากสายสัมพันธ์ทางธุรกิจ (Business connection) กับนักลงทุนท้องถิ่น

ในระยะยาว รัฐบาลไทยมีแผนความร่วมมือกับรัฐบาลกัมพูชาและเวียดนาม ในการเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจระหว่างกัน ตามแผนพัฒนาโครงการ Cambodia-Vietnam-Thailand Economic Corridor Cooperation Conference (CVTEC) ซึ่งดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2561 ภายใต้ความร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนของไทยและประเทศภาคี ในการกำหนดแผนพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงชายฝั่งทะเล 3 ประเทศ กับเส้นทาง The Belt and Road Initiative (BRI) ที่เริ่มจากเมืองชายฝั่งของจีน ซึ่งจะนำไปสู่การลงทุนก่อสร้างโครงข่ายคมนาคมระหว่างไทย กัมพูชา และเวียดนามอีกหลายโครงการในอนาคต

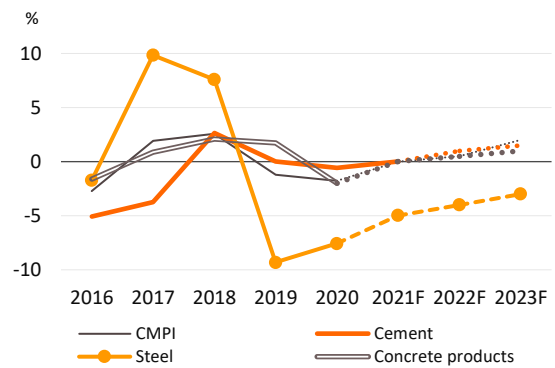
อย่างไรก็ตาม การเข้าไปรับงานก่อสร้างในประเทศ CLMV ผู้รับเหมาไทยอาจเผชิญปัจจัยเสี่ยงด้านกฎระเบียบในการว่าจ้างที่อาจไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากล เงื่อนไขสัญญาที่ตีความไม่แน่นอน ความไม่มั่นคงด้านเสถียรภาพทางการเมือง รวมถึงการแข่งขันกับผู้รับเหมาต่างชาติรายอื่นๆ ซึ่งแนวทางในการลดความเสี่ยงข้างต้นผู้รับเหมาไทยควรหาพันธมิตรทางธุรกิจในห่วงโซ่อุปทานใน CLMV อาทิ ผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์/ผู้รับเหมาท้องถิ่น รวมถึงบริษัทจัดหาแรงงานท้องถิ่น เพื่อให้มีช่องทางในการรับงานได้ต่อเนื่อง

Table 7: Major Construction Projects in the CLMV in 2021-2022

ประเทศ	โครงการที่สำคัญ
เวียดนาม	โครงการก่อสร้างด้านคมนาคมขนาดใหญ่ ภายใต้แผนการลงทุนเพื่อการพัฒนาระหว่างปี 2564-2568 มีศูนย์กลางการก่อสร้างที่นครดานังซึ่งเป็นประตูสู่ทะเลจีนใต้ ตามระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกของเวียดนาม ครอบคลุมการก่อสร้างสถานีรถไฟและโลจิสติกส์เชื่อมโยงเครือข่ายถนนทางด่วน ท่าเรือน้ำลึก Lien Chieu การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางรางเชื่อมสามมณฑล ศูนย์การค้า และแหล่งท่องเที่ยว การพัฒนาสนามบินนานาชาติ Long Thanh อีกทั้งโครงการก่อสร้างโรงพยาบาลใหม่หลายแห่ง รวมถึงการขยายนิคมอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูง (Hi-tech park) การก่อสร้างระบบสาธารณสุขสำหรับภูมิภาคชายฝั่งทะเลตอนกลาง
กัมพูชา	โครงการขนาดใหญ่ภาครัฐ เช่น การขยายท่าอากาศยานนานาชาติเสียมเรียบและสีหนุวิลล์ โครงการสร้างและปรับปรุงสาธารณูปการ อาทิ การปรับปรุงและขยายถนนทางหลวง โครงการพัฒนารถไฟฟ้าในเมือง ระบบกักเก็บน้ำและน้ำเสีย โครงการอสังหาริมทรัพย์ของภาคเอกชน เช่น ที่อยู่อาศัย โรงแรม และร้านอาหาร รองรับการเดินทางของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว
เมียนมา	โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เช่น โครงการก่อสร้างสะพานระหว่างเมืองย่างกุ้ง-ดาลา โครงการพัฒนาเมืองดาลาใหม่ (Dala new city) การก่อสร้างสาธารณูปโภค อาทิ การพัฒนาโรงไฟฟ้า โครงข่ายถนนหลายเส้นทาง โดยเฉพาะในเขตเมืองและเส้นทางเชื่อมระหว่างเมือง (เช่น ย่างกุ้ง และมัณฑะเลย์) โครงการอสังหาริมทรัพย์ ได้แก่ การสร้างนิคมอุตสาหกรรมและเมืองอัจฉริยะ 3 แห่ง ประกอบด้วย (1) โครงการ Korea-Myanmar Industrial Complex (KMIC) (2) โครงการพัฒนาเมืองอัจฉริยะอะมตะย่างกุ้ง (Yangon Amata Smart & Eco City) ร่วมกับบริษัท อมตะ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) และ (3) โครงการนิคมอุตสาหกรรม Myanmar-Singapore (Hlegu) Industrial Park) เพื่อรองรับการลงทุนจากต่างชาติ นอกจากนี้ยังมีโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยและโรงแรมอีกหลายแห่งตามการเติบโตของเมือง
สปป.ลาว	โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน แบ่งเป็น ระยะที่ 1 ครอบคลุมการก่อสร้างทางรถไฟรวม 409 กิโลเมตร การก่อสร้างสะพาน 165 แห่ง ระยะที่ 2 ครอบคลุมการก่อสร้างสถานีรถไฟโดยสารจากนครหลวงเวียงจันทน์ถึงสถานีสินค้าท่านาแล้ง การก่อสร้างสถานีพักสินค้า นอกจากนี้ยังมีโครงการก่อสร้างเขื่อนผลิตไฟฟ้าขนาดใหญ่และโรงผลิตไฟฟ้าขนาดเล็ก รวมถึงโครงการก่อสร้างที่อยู่อาศัยอีกหลายโครงการ ซึ่งผู้รับเหมาไทยมีโอกาสรับงาน เนื่องจากฝีมือการก่อสร้างเป็นที่ยอมรับในสปป.ลาว

Note: Compiled from planned major public and private projects in the CLMV region.
Source: Krungsri Research, as of January 2021

Figure 17: Construction Material Price Growth



Source: Ministry of Commerce (MOC), forecast by Krungsri Research
Note: CMPI = Construction materials price index

▲ **มุมมองวิจัยกรุงศรี:** ในปี 2564-2566 รายได้ของกลุ่มผู้รับเหมาที่เน้นโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง ขณะที่รายได้ของกลุ่มที่เน้นโครงการภาคเอกชนมีแนวโน้มฟื้นตัวค่อนข้างช้า

- ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการวิศวกรรมโยธานาขนาดใหญ่คาดว่าจะรายได้จะฟื้นตัวตามการเร่งลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ โดยรายได้ใหญ่และรายกลาง คาดว่ารายได้จะขยายตัวดี เนื่องจากเป็นกลุ่มที่มีความพร้อมในการประมูลรับงานและมีศักยภาพในการบริหารงานก่อสร้างขนาดใหญ่ทั้งที่เป็นโครงการลงทุนของภาครัฐ อาทิ รถไฟฟ้า รถไฟทางคู่ มอเตอร์เวย์ และโครงข่ายคมนาคมขนาดใหญ่ที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ EEC รวมทั้งมีโอกาสในการประมูลงานด้านสาธารณูปโภคและโครงการโรงไฟฟ้าใน CLMV ที่จะยังขยายตัวต่อเนื่อง สำหรับรายเล็ก คาดว่ารายได้จะกระเตื้องขึ้น อันสืบเนื่องจากการรับเหมาช่วงในโครงการขนาดใหญ่จากผู้รับเหมารายใหญ่และรายกลาง
- ผู้รับเหมาก่อสร้างภาคเอกชนในกลุ่มที่อยู่อาศัยอาคารทั่วไป กลุ่มอาคารสูง และอาคารขนาดใหญ่ รายได้มีแนวโน้มฟื้นตัวช้า โดยรายได้อาจยังทรงตัวหรือชะลอตัวในปี 2564 จากสถานการณ์ COVID-19 ยังไม่คลี่คลาย แต่จะเริ่มทยอยฟื้นตัวดีขึ้นใน 2 ปีถัดไป จากความเชื่อมั่นในการลงทุนของภาคเอกชนที่จะเพิ่มขึ้นตามการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ โดยรายได้ใหญ่และรายกลาง รายได้คาดว่าจะฟื้นตัวได้เร็วกว่า โดยเฉพาะกลุ่มที่เน้นรับงานโครงการ Mixed use น่าจะมี Backlog เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง นอกจากนี้ผู้รับเหมารายใหญ่มีโอกาสรับงานก่อสร้างภาคเอกชนในประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะโครงการที่อยู่อาศัย อาคารพาณิชย์กรรม และโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งจะขยายการลงทุนเพิ่มขึ้นตามภาวะเศรษฐกิจที่มีแนวโน้มฟื้นตัวสำหรับรายเล็ก รายได้รวมมีทิศทางชะลอตัว เนื่องจากงานก่อสร้างโครงการขนาดเล็กมีแนวโน้มฟื้นตัวช้า ประกอบกับข้อจำกัดด้านการบริหารจัดการต้นทุน อาจส่งผลให้ผู้รับเหมากลุ่มนี้มีความเสี่ยงด้านผลประกอบการและปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน

วิจัยกรุงศรี

ดร.สมประวิณ มันประเสริฐ

พพรพรรณ โภคย์สุพัศตร์

ผู้บริหารสายงานวิจัยและหัวหน้าทีมวิจัยเศรษฐกิจ

ผู้บริหารฝ่ายวิจัยเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม

ทีมวิจัยเศรษฐกิจ

- สุจิต ชัยวิชญชาติ
- ดร.อมาตย์ มากนวล
- จุไรลักษณ์ พลศรี
- สร้อยสนธิ์ หล่อสุวรรณกุล
- สติติย์ แดงสัต์ย์

ผู้บริหารทีมวิจัยเศรษฐกิจมหภาค

เศรษฐกิจอาวุโส

เศรษฐกิจอาวุโส (พยากรณ์ตัวเลขเศรษฐกิจ)

เศรษฐกิจอาวุโส (เศรษฐกิจภูมิภาค)

เศรษฐกิจอาวุโส (เศรษฐกิจภูมิภาค)

ทีมวิจัยอุตสาหกรรม

- ศรันต์ สุนันท์สถาพร
- ธเนศ มหัทธนาลัย
- พูลสุข นิลกิจศรานนท์
- ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี
- นรินทร์ ต้นไพบูลย์
- พุทธิชาติ ลุนคำ
- พัชรา กลิ่นชวนชื่น
- วรรณดา ยงพิศาลภพ
- ชัยวัช ไชวเจริญสุข
- อภิภูญา ขนุนทอง

ผู้บริหารทีมวิจัยอุตสาหกรรม

นักวิเคราะห์อาวุโส (Construction Contractors)

นักวิเคราะห์อาวุโส (Healthcare, Mobile Operators)

นักวิเคราะห์อาวุโส (Transport & Logistics)

นักวิเคราะห์อาวุโส (Power Generation, Modern Trade, Chemicals, Medical Devices)

นักวิเคราะห์ (Hotels, Construction Materials, Industrial Estate)

นักวิเคราะห์ (Real Estate)

นักวิเคราะห์ (Automobile, Electronics & Electrical Appliances, Food & Beverages)

นักวิเคราะห์ (Agriculture)

นักวิเคราะห์ (Energy, Petrochemicals)

ทีมพัฒนางานวิจัย

- ดร.พิมพ์นารา ทิรัญกลี
- ปัญจพัฒน์ ประสิทธิ์เดชสกุล
- รชฎ เสียงจันทร์
- อาภากร นพรัตน์ภรณ์
- ชุติภา คลังจตุรเวทย์

ผู้บริหารทีมพัฒนางานวิจัย

นักวิเคราะห์อาวุโส

นักวิเคราะห์

นักวิเคราะห์

นักวิเคราะห์

ทีมบริหารระบบข้อมูลวิจัย

- สุรชัย สมประสงค์
- ธมณ เสริฐสุขสกุล
- เชิดศักดิ์ ศรีชัยตัน
- วงศกร แก้วอุดทั้ง

เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป

เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป

เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย

เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย

สนใจสมัครรับอีเมลได้ที่ krungsri.research@krungsri.com

คำสงวนสิทธิ์

เนื้อหาและข้อมูลใดๆ ทั้งหมดที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ หากมิได้ระบุไว้เป็นอย่างอื่น ถือเป็นลิขสิทธิ์ของวิจัยกรุงศรี ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการใดๆ เกี่ยวข้องกับเนื้อหา สำเนา หรือดัดแปลงแก่บุคคลอื่นโดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากวิจัยกรุงศรี รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยอาศัยข้อมูลจากแหล่งที่เชื่อถือหรือควรเชื่อว่ามี ความน่าเชื่อถือ อย่างไรก็ตาม วิจัยกรุงศรีไม่อาจรับรองความครบถ้วนสมบูรณ์หรือความถูกต้องของข้อมูลดังกล่าว อีกทั้งไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งทางตรงหรือทางอ้อมจากการใช้รายงานฉบับนี้หรือเนื้อหาในรายงานฉบับนี้ ข้อมูล ความคิดเห็น และการประมาณการที่ปรากฏในรายงานนี้ถือเป็นความคิดเห็นของวิจัยกรุงศรี ไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับ ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ ความคิดเห็นในรายงานฉบับนี้เป็นไปตามสถานการณ์ปัจจุบัน ณ วันที่มีการเผยแพร่รายงาน วิจัยกรุงศรีขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงโดยมิต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า