

CONSTRUCTION INDUSTRY 2019

31 มกราคม 2019



ในปี 2019 มูลค่าการก่อสร้างรวมของไทยมีแนวโน้มปรับตัวขึ้นราว 6.5%YOY เป็น 1.38 ล้านล้านบาท โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการปรับตัวขึ้นของปริมาณ และมูลค่าโครงการก่อสร้างทั้งภาครัฐและภาคเอกชน โดยการก่อสร้างภาครัฐคาดเติบโตราว 9%YOY เป็นมูลค่าราว 8.15 แสนล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการก่อสร้างโครงการโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็ก และการก่อสร้างภาคเอกชนคาดเติบโตราว 3.5%YOY เป็นมูลค่าราว 5.6 แสนล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการก่อสร้างคอนโดมิเนียมตามแนวรถไฟฟ้าและโครงการอาคารพาณิชย์กรรมประเภทสำนักงานและ mixed-use เป็นหลัก การขยายตัวของมูลค่าก่อสร้างส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการที่อยู่ใน value chain ของอุตสาหกรรมก่อสร้าง ได้แก่ ที่ปรึกษาทางด้านวิศวกรรมก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้าง ผู้รับเหมาช่วงที่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้าง เช่น งานฐานราก งานก่อสร้าง งานตกแต่งภายใน และผู้ผลิตและจำหน่ายวัสดุก่อสร้าง เป็นต้น ซึ่งผู้ประกอบการควรเตรียมทรัพยากรให้พร้อมสำหรับงานเหล่านี้

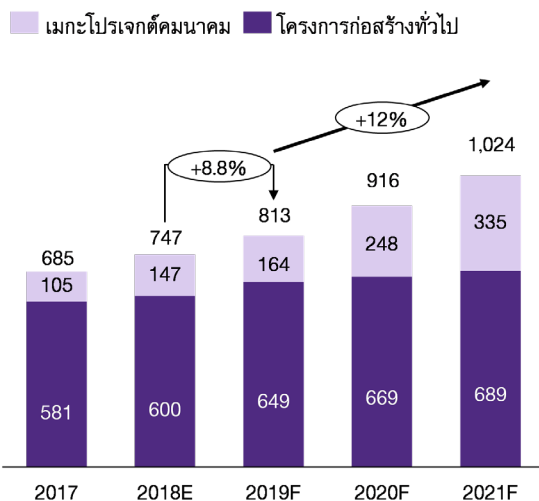
Disclaimer: The information contained in this report has been obtained from sources believed to be reliable. However, neither we nor any of our respective affiliates, employees or representatives make any representation or warranty, express or implied, as to the accuracy or completeness of any of the 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.

มูลค่าการก่อสร้างภาครัฐของไทยมีแนวโน้มเติบโตราว 9%YOY ขึ้นมาอยู่ในระดับ 8.15 แสนล้านบาท ในปี 2019 โดยมีปัจจัยสนับสนุนหลักจากการขยายตัวของโครงการก่อสร้างทั่วไป และโครงการเมกะโปรเจกต์ด้านคมนาคม โดยในส่วนของโครงการก่อสร้างโครงการทั่วไป เช่น การก่อสร้างและบำรุงรักษาดูแล ระบบน้ำ และสิ่งปลูกสร้างของหน่วยงานภาครัฐ มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องสะท้อนจากการปรับเพิ่มขึ้นของงบประมาณการลงทุนของหน่วยงานราชการหลักในปี FY2019 ได้แก่ กรมทางหลวงมีการเติบโต 13%YOY มาอยู่ที่ 1.13 แสนล้านบาท, กรมชลประทานมีการเติบโตราว 31%YOY มาอยู่ที่ 5.9 หมื่นล้านบาท และกรมทางหลวงชนบทมีการเติบโตราว 1% มาอยู่ที่ 4.5 หมื่นล้านบาท ขณะที่งบประมาณการลงทุนของกรมโยธาธิการและผังเมืองลดตัวเล็กน้อยราว 2%YOY มาอยู่ที่ 2.4 หมื่นล้านบาท ทั้งนี้การเบิกจ่ายงบประมาณการลงทุนในไตรมาสแรกของปี 2019FY สามารถเบิกจ่ายได้ 12.8% ซึ่งอยู่ในกรอบค่าเฉลี่ยของการเบิกจ่ายงบประมาณในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาที่ 9.3% - 19.7%

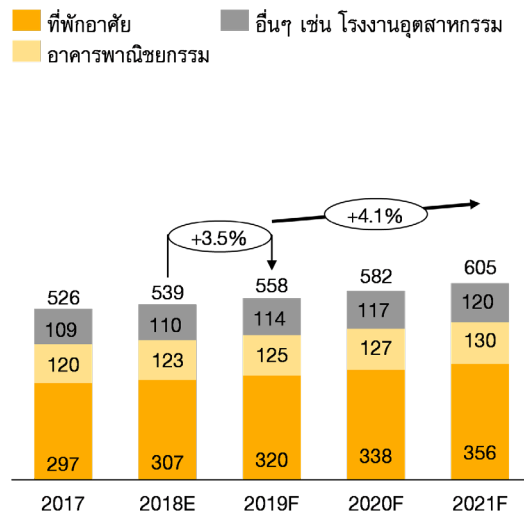
รูปที่ 1: งบประมาณการดำเนินงานก่อสร้างทั้งภาครัฐและภาคเอกชนระหว่างปี 2016-2021

หน่วย: พันล้านบาท

มูลค่าการก่อสร้างภาครัฐในช่วงปี 2016-2021



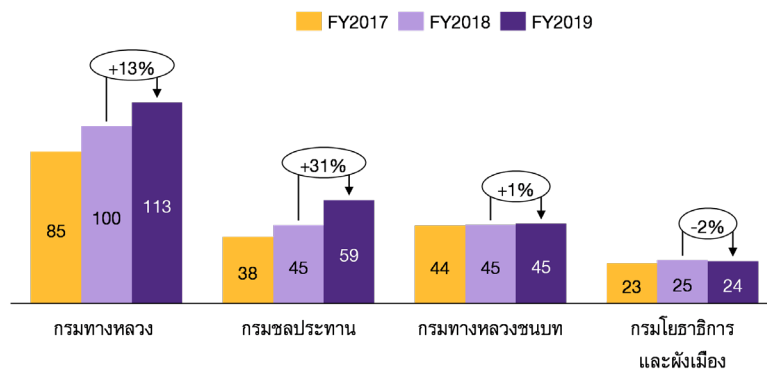
มูลค่าการก่อสร้างภาคเอกชนในช่วงปี 2016-2021



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ REIC

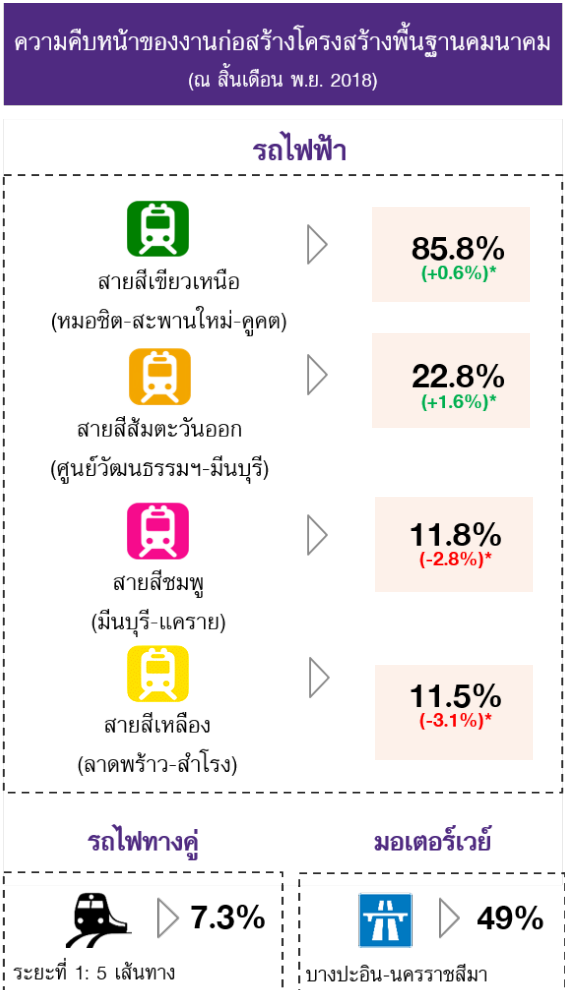
รูปที่ 2: งบลงทุนของ 4 กรมหลักที่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้างมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

หน่วย: พันล้านบาท



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของสำนักงานงบประมาณ

สำหรับโครงการเมกะโปรเจกต์คมนาคม
โครงการสำคัญที่ดำเนินการต่อเนื่องอยู่ใน
ปัจจุบัน (ongoing projects) highlight ยัง
คงอยู่การพัฒนาโครงการระบบขนส่งทาง
ราง ทั้งในบริเวณกรุงเทพฯ ปริมณฑลและ
ภูมิภาค ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าบริเวณกรุงเทพฯ
 และปริมณฑล อาทิเช่น โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
 (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) วงเงินลงทุน 5.9 หมื่น
 ล้านบาท, โครงการรถไฟฟ้าสีส้มฝั่งตะวันออก (ศูนย์
 วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี) วงเงินลงทุน 1.1 แสนล้านบาท,
 โครงการรถไฟฟ้าสีชมพู (มีนบุรี-แคราย) วงเงิน
 ลงทุน 5.7 หมื่นล้านบาท และโครงการรถไฟฟ้าสี
 เหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง) วงเงินลงทุน 5.5 หมื่นล้าน
 บาท ซึ่งทั้ง 4 โครงการมีความคืบหน้า ณ เดือน พ.ย.
 2018 อยู่ราว 85.8%, 22.8%, 11.8% และ 11.5%
 (ตัวเลข ณ สิ้นเดือน พ.ย. 2018) ตามลำดับ และ
 โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ระยะที่ 1 จำนวน 5 เส้นทาง
 ระยะทางรวมประมาณ 700 กิโลเมตร วงเงินลงทุน
 รวมราว 9.6 หมื่นล้านบาท ที่มีความคืบหน้าราว
 7.3% ในช่วงเวลาเดียวกัน



หมายเหตุ: *ตัวเลขแสดงถึงความสำเร็จของงานโยธาเมื่อเปรียบเทียบกับแผนงาน โดย + หมายถึงเร็วกว่าแผนงานที่วางไว้และ - หมายถึงช้ากว่า
 แผนงานที่วางไว้
 ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม

นอกจากนี้ยังมี มอเตอร์เวย์เส้นทางบางปะอิน-นครราชสีมาและเส้นทางบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี ซึ่งมีวงเงิน
 ลงทุนราว 8.5 และ 5.7 หมื่นล้านบาทตามลำดับ รวมถึงการพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิเฟส 2 ที่มีโครงการก่อสร้าง
 การดำเนินการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย(จำกัด) มหาชน (ทอท.) อาทิเช่น โครงการก่อสร้างอาคารเทียบ
 เครื่องบินรองหลังที่ 1 ลานจอดอากาศยาน และอุโมงค์ทางทิศใต้ มูลค่าสัญญาราว 1.6 หมื่นล้านบาท, โครงการ
 ก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารตะวันออก และอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถ มูลค่าสัญญาราว
 5 พันล้านบาท, การจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (Automatic People Mover: APM) อีกราว
 3 พันล้านบาท เป็นต้น อีกทั้งยังมีการพัฒนาสนามบินส่วนภูมิภาคภายใต้การดำเนินการของกรมท่าอากาศยาน
 (ทย.) เช่น สนามบินแม่สอด จ.ตาก ท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานกระบี่ ซึ่ง
 โครงการคมนาคมทั้งในระบบการขนส่งทางบก น้ำ และอากาศ เหล่านี้จะเป็นแรงผลักดันสำคัญของอุตสาหกรรม
 ก่อสร้างในระยะเวลา 3-5 ปีข้างหน้า

สำหรับโครงการเมกะโปรเจกต์คมนาคมที่เริ่มประมูลในปลายปี 2018 และในระยะกลาง ยังคงโฟกัสอยู่ใน
บริเวณ EEC, โครงการรถไฟฟ้าในบริเวณกรุงเทพฯและโครงการรถไฟทางคู่ในภูมิภาค และโครงการ

ทางด่วนพิเศษ สำหรับโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่ถูกผลักดันจากนโยบาย EEC ส่วนใหญ่เป็นโครงการส่งเสริมทั้งในด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า โดยโครงการที่มีการประมูลแล้วเสร็จ ได้แก่ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ที่มีมูลค่าการลงทุนถึง 2.4 แสนล้านบาท โดยอยู่ระหว่างการเจรจากับกิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร ซึ่งคาดว่าจะสามารถเริ่มการก่อสร้างอย่างเต็มรูปแบบได้ตั้งแต่ปี 2020 เป็นต้นไป

ส่วนโครงการที่มีการขายของประมูลแล้วในช่วง 4Q2018 และเริ่มให้เอกชนยื่นข้อเสนอการประมูลในช่วง 1Q2019 ได้แก่ 1) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 มูลค่าการลงทุน 1.55 แสนล้านบาท ซึ่งจะเสริมสร้างศักยภาพในการขนส่งตู้สินค้าเพิ่มขึ้นจาก 7.7 ล้านตู้ต่อปีในปัจจุบันเป็น 18.1 ล้านตู้ต่อปี และการขนส่งรถยนต์จาก 2 ล้านคันต่อปีเป็น 3 ล้านคันต่อปี 2) โครงการพัฒนาท่าเรือมาตาพุดระยะที่ 3 มูลค่าการลงทุน 5.2 หมื่นล้านบาท ซึ่งจะเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งก๊าซธรรมชาติได้ราว 16 ล้านตัน และ 3) โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ซึ่งนอกจากจะเป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางสู่ภาคตะวันออกและลดความแออัดของสนามบินหลัก 2 แห่งแล้ว ยังเป็นการพัฒนาธุรกิจที่ต่อเนื่องกับการบิน เช่น การซ่อมบำรุงและการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน การขนส่งสินค้าทางอากาศยาน เป็นต้น

รูปที่ 3: ขอบเขต ความรับผิดชอบ และระยะเวลาดำเนินโครงการโครงสร้างพื้นฐานในบริเวณ EEC

หน่วย: พันล้านบาท

โครงการ	โครงการย่อยที่สำคัญ	ประมาณมูลค่าการลงทุน (พันล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ						
			'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24
1  รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	• โครงสร้างและระบบรถไฟ • การพัฒนาที่ดินที่มีกะลันและศรีราชา	250 224 26	ภาคเอกชน ภาครัฐ ขายของประมูล เปิดให้บริการ ประมูล: พ.ย. 2018						
2  เมืองการบินภาคตะวันออก ทำอากาศยานอู่ตะเภา	• อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 • ศูนย์ธุรกิจการค้า • ศูนย์ขนส่งสินค้า	91 91	ประมูล: ก.พ. 2019 พ.ย. 2018						
3  ท่าเรือมาตาพุด เฟส 3	• 2 ท่าเรือรองรับของเหลว • 3 ท่าเรือรองรับก๊าซ	52 39 13	ประมูล: ก.พ. 2019 พ.ย. 2018						
4  ท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3	• 4 ท่าเรือรองรับตู้สินค้า • 1 ท่าเรือ Ro/Ro	155 100 55	ม.ค. 2019 (ขายของประมูลใหม่)						
5  ดิจิทัล พาร์ค ไทยแลนด์ (EECd)	• พื้นที่ลงทุนธุรกิจดิจิทัล • พื้นที่สร้างสรรคนวัตกรรมดิจิทัล	4.3 4.3	ม.ค. 2019						

หมายเหตุ: เมืองการบินภาคตะวันออก ทำอากาศยานอู่ตะเภา เฟสที่ 1 | *ประเมินจากรูปแบบ PPP ที่มีความเหมาะสมมากที่สุด ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

นอกจากนี้ โครงการที่เตรียมการประมูลในปี 2019 และระยะกลาง (ระหว่างช่วงปี 2020-2021) เช่น โครงการรถไฟฟ้ามหานครในบริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑล ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีส้มตะวันตก โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีม่วงใต้ และโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีแดงเข้ม มูลค่าลงทุนรวมกว่า 3 แสน

ล้านบาท คาดว่าจะเริ่มประมูลได้ราวปี 2019-2020 โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หนองคายระยะที่ 1 ช่วง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ที่เริ่มกระบวนการประมูลโครงการในตอนที่ 2 ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก มูลค่าราว 5 พันล้านบาทใน 4Q2018 และเตรียมจะประมูลตอนที่ 3 ช่วงแก่งคอย-นครราชสีมา และตอนที่ 4 ช่วงบางซื่อ-แก่งคอย ระยะทางรวม 240 กิโลเมตร วงเงินลงทุนรวมราว 1.75 แสนล้านบาทต่อไป

นอกจากนี้ ยังมีโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ระยะที่ 2 จำนวน 9 เส้นทาง ระยะทางรวม 2,200 กิโลเมตร วงเงินลงทุนรวมราว 4.4 แสนล้านบาท คาดว่าจะเริ่มประมูลช่วง 1Q2019 และเริ่มก่อสร้างในครึ่งหลังของปี 2020 โครงการทางถนน ได้แก่ ทางพิเศษเส้นทางพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกตะวันตก วงเงินลงทุน 3.1 หมื่นล้านบาท และโครงการก่อสร้างทางพิเศษขั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2 และ E-W corridor ด้านตะวันออกวงเงินลงทุน 1.75 หมื่นล้านบาท ซึ่งโครงการเหล่านี้จะเป็นแรงส่งอีกแรงผลักดันให้อุตสาหกรรมก่อสร้างก้าวต่อไปอย่างมั่นคงในระยะกลาง



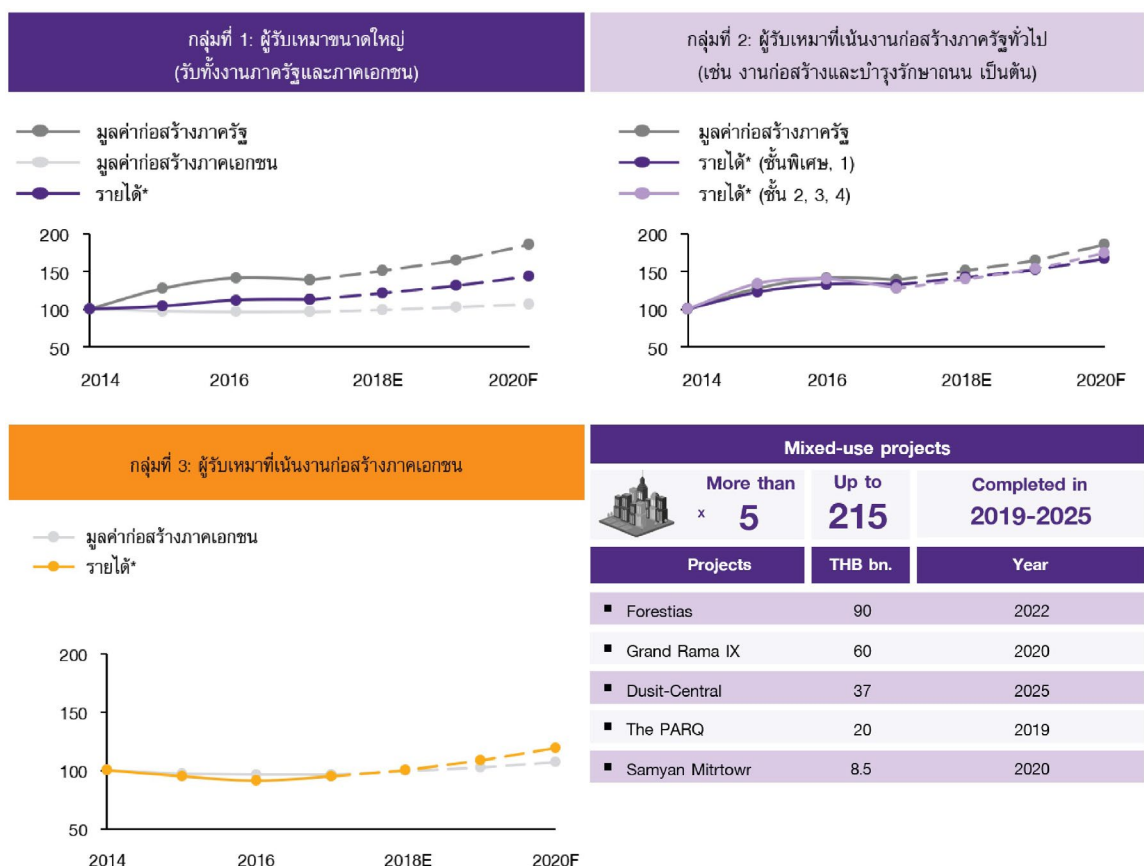
ในปี 2019 การก่อสร้างภาคเอกชนมีแนวโน้มขยายตัว 3.5%YOY เป็น 5.6 แสนล้านบาท โดยมีแรงขับเคลื่อนจากหมวดที่พักอาศัยและอาคารพาณิชย์กรรมเป็นหลัก การก่อสร้างที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวรถไฟฟ้าที่คาดว่าจะมีมูลค่าการก่อสร้างปรับตัวขึ้น 4%YOY มาอยู่ที่ 3.2 แสนล้านบาท ตัวอย่างโครงการที่สำคัญ เช่น โครงการ XT series มูลค่าโครงการ 2.1 หมื่นล้านบาท, โครงการ Life ลาดพร้าว มูลค่าโครงการ 1.4 หมื่นล้านบาท, โครงการ One9Five มูลค่าโครงการ 7 พันล้านบาท เป็นต้น ในด้านการก่อสร้างอาคารพาณิชย์กรรมคาดว่าจะเติบโต 2%YOY มาอยู่ที่ 1.25 แสนล้านบาท จากการขยายตัวของอาคารสำนักงานและอาคาร mixed-use โดยเฉพาะการก่อสร้างอาคารสำนักงาน ซึ่งคาดว่าจะเติบโตได้ดีเนื่องจากอัตราการเช่าอาคารสำนักงาน (occupancy rate) ในพื้นที่ย่านศูนย์กลางธุรกิจ (Central Business District: CBD) และรอบนอก (Non-CBD) ในปี 2019 คาดว่าอยู่ที่ 91.5% และ 83.1% ตามลำดับ ซึ่งเป็นระดับที่สูง จึงมีความต้องการในการสร้างอาคารใหม่เพิ่มเติม โดยในปี 2019 มีโครงการอาคารพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ที่จะดำเนินการก่อสร้าง ยกตัวอย่างเช่น โครงการ One Bangkok มูลค่าโครงการ 1.2 แสนล้านบาท, โครงการ The PARQ มูลค่าโครงการ 2 หมื่นล้านบาท, โครงการ 548 เฟลนิจิตมูลค่าโครงการ 1 หมื่นล้านบาท เป็นต้น

รายได้ของผู้ประกอบการทั้งผู้รับเหมาก่อสร้างภาครัฐ และผู้รับเหมาก่อสร้างภาคเอกชนคาดว่าจะขยายตัวขึ้นในช่วงปี 2019-2020 ตามการเติบโตของภาคการก่อสร้างไทย โดยอีไอซีแบ่งผู้ประกอบการออกเป็น 3 กลุ่มประกอบด้วย 1) กลุ่มผู้รับเหมาก่อสร้างขนาดใหญ่ที่รับงานได้ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งคาดว่าจะรายได้จากการก่อสร้าง

ของผู้ประกอบการในกลุ่มนี้ มีแนวโน้มขยายตัวได้ราว 8% ต่อปี ระหว่างปี 2019-2020 โดยมีปัจจัยสนับสนุนหลักจากการขยายตัวของการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ทั้งโครงการที่มีการลงทุนต่อเนื่อง (ongoing projects) ตั้งแต่ปี 2018 ที่ผ่านมา เช่น รถไฟฟ้าสายสีเหลืองและสีชมพู รวมถึงโครงการใหม่ที่เปิดประมูลในช่วงปลายปี 2018-2019 เช่น โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 และท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 เป็นต้น ขณะที่ 2) กลุ่มผู้รับเหมาที่เน้นงานภาครัฐ โดยเฉพาะงานก่อสร้างทั่วไปของหน่วยงานรัฐ เช่น งานก่อสร้างและบำรุงรักษาดูแลของกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท งานก่อสร้างเขื่อนขนาดเล็กกองกรมชลประทาน หรือ โครงการก่อสร้างแหล่งเก็บน้ำของกรมโยธาธิการและผังเมือง คาดว่าจะมีรายได้ที่เติบโตขึ้นปีละ 10%YOY ในช่วงปี 2019-2020 ตามการขยายตัวของงบลงทุนจากหน่วยงานภาครัฐ สุดท้าย 3) กลุ่มผู้รับเหมาที่เน้นงานก่อสร้างภาคเอกชน คาดว่าจะมีอัตราการเติบโตของรายได้โดยเฉลี่ยอยู่ที่ราว 2-3%YOY ในช่วงปี 2019-2020 ตามการเติบโตของโครงการคอนโดมิเนียม ออฟฟิศสำนักงาน รวมถึงโครงการ mixed-use ขนาดใหญ่ที่กำลังอยู่ในขั้นตอนก่อสร้างอีก 5 โครงการ มูลค่ารวมถึง 2.15 แสนล้านบาท ที่เป็นอีกหนึ่งปัจจัยสนับสนุนต่อรายได้ของผู้รับเหมาในกลุ่มนี้

รูปที่ 4: ประมาณการรายได้ของผู้ประกอบการรับเหมาก่อสร้างในช่วงปี 2014-2020

หน่วย: ดัชนี (2014 = 100)



หมายเหตุ: *รายได้ของกลุ่มผู้ประกอบการที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์และไม่ได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์รวม ~400 บริษัท โดยแบ่งกลุ่มผู้ประกอบการตามประเภทของงานก่อสร้าง

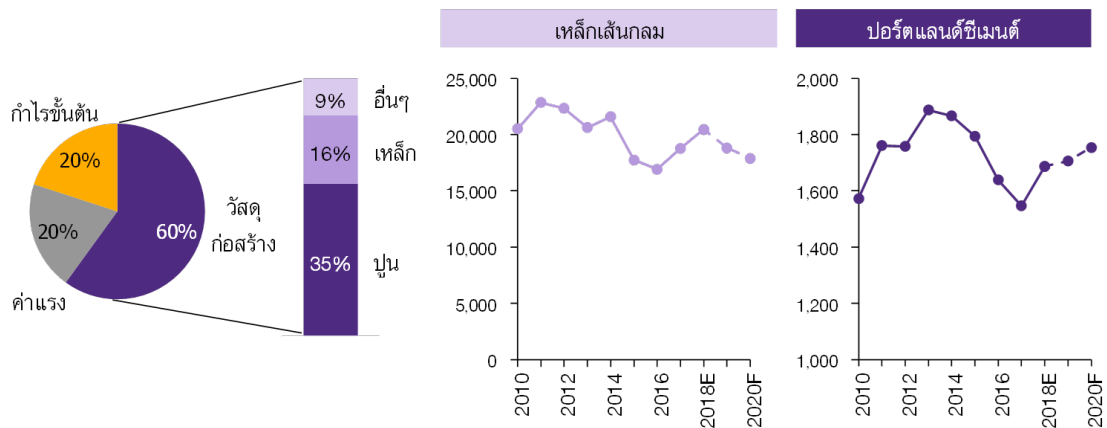
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ Bloomberg, BOL-ENLITE และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET)

อย่างไรก็ตาม สำหรับอุตสาหกรรมก่อสร้างในปี 2019 อีไอซี มองว่า ราคาวัสดุก่อสร้าง แรงงาน และ นโยบายและกฎระเบียบ ยังเป็น 3 ปัจจัยที่ต้องจับตามอง

ราคาปูนซีเมนต์มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้น 1-3%YOY ในช่วงปี 2019-2020 ตรงกันข้ามกับราคาเหล็กเส้น ที่คาดว่าจะปรับตัวลดลง 5-8%YOY ซึ่งประเมินว่าต้นทุนค่าวัสดุก่อสร้างของผู้รับเหมาในช่วง 1-2 ปีข้างหน้าจะอยู่ในระดับที่ไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก ทั้งนี้ ต้นทุนค่าวัสดุก่อสร้างมีสัดส่วนประมาณ 60% ของมูลค่าก่อสร้างทั้งหมด (อ้างอิงจากมาตรฐานราคาค่าก่อสร้างอาคาร, Thai Appraisal Foundation) โดยมีปูนซีเมนต์และเหล็กเป็นวัสดุก่อสร้างหลักที่คิดเป็นสัดส่วนโดยเฉลี่ยถึง 35% และ 15% ของมูลค่าก่อสร้างทั้งหมด ตามลำดับ ซึ่ง อีไอซี ประเมินว่า แม้ราคาขายปูนซีเมนต์ปอร์ตแลนด์จะมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้น 1-3%YOY มาอยู่ที่ 1,705-1,755 บาทต่อตัน ในช่วงปี 2019-2020 โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการขยายตัวของความต้องการใช้ปูนซีเมนต์ตามการเติบโตของภาคการก่อสร้างไทย (demand pull) อย่างไรก็ตาม ราคาขายเหล็กเส้นกลม (rebar) สำหรับงานก่อสร้าง ยังคงถูกกดดันจากกำลังการผลิตเหล็กส่วนเกินในจีน ที่ยังคงอยู่ในระดับสูงสะท้อนจากความต้องการใช้เหล็กที่คาดว่าจะหดตัวลงมากกว่าตัวเลขการปรับลดกำลังการผลิต ส่งผลให้ราคาขายเหล็กเส้นกลมของไทยมีแนวโน้มปรับตัวลง 8%YOY มาอยู่ที่ 18,800 บาทต่อตันในปี 2019 และหดตัวต่อเนื่อง 5%YOY มาอยู่ที่ 17,900 บาทต่อตันในปี 2020 ภายใต้สถานการณ์ที่ อีไอซี มองว่าต้นทุนค่าวัสดุก่อสร้างของผู้รับเหมาในช่วง 1-2 ปีข้างหน้าจะอยู่ในระดับที่ไม่เปลี่ยนแปลงจากปีที่ผ่านมามากนัก

รูปที่ 5: ส่วนประกอบของค่าก่อสร้าง และประมาณการราคาขายเหล็กเส้น (rebar) และราคาขายปูนซีเมนต์ปอร์ตแลนด์ (portland) ของไทยในช่วงปี 2010-2020

หน่วย: % ของค่าก่อสร้าง (รูปซ้าย) และ บาทต่อตัน (รูปขวา)



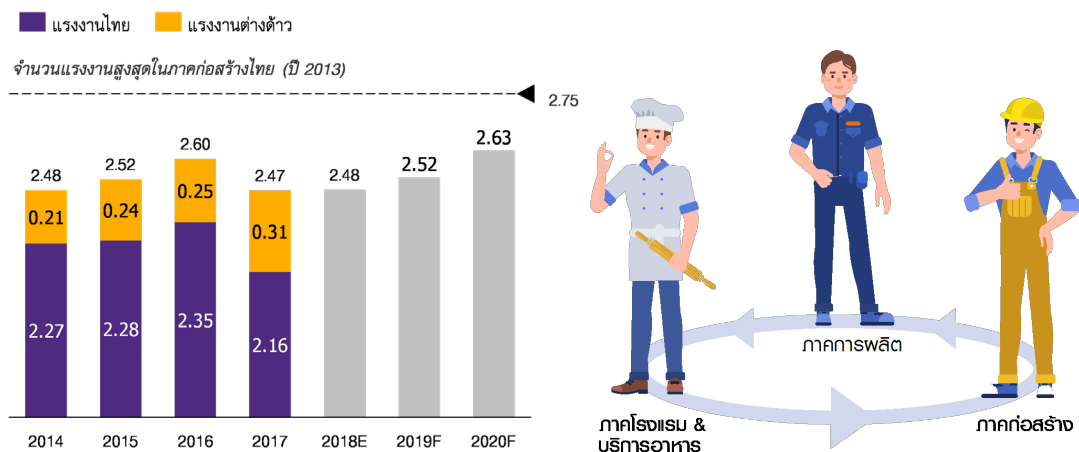
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ Bloomberg, Iron and Steel Institute of Thailand (ISIT), Thai Appraisal Foundation และ The Office of Industrial Economics (OIE)

การขยายตัวของอุตสาหกรรมก่อสร้างในช่วงปี 2019-2020 จะส่งผลให้ความต้องการจ้างแรงงานเพิ่มขึ้นปีละ 40,000-110,000 คน และเป็นปัจจัยหลักที่กดดันให้อัตรากำลังปรับตัวสูงขึ้น

ประเมินว่า การขยายตัวภาคของการก่อสร้างไทยในช่วงปี 2019-2020 จะส่งผลให้ความต้องการจ้างแรงงานปรับตัวสูงขึ้นจาก 2.48 ล้านคน ในปีที่ผ่านมา เป็น 2.52 ล้านคน ในปี 2019 และ 2.63 ล้านคน ในปี 2020 ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณจ้างงานของภาคการก่อสร้างไทยในอดีต พบว่าอุตสาหกรรมก่อสร้างของไทยสามารถจ้างงานสูงสุดราว 2.75 ล้านคน ในปี 2013 ซึ่งแสดงว่าผู้รับเหมายังมีทางเลือกในการจัดหาแรงงานจากช่องทางอื่นๆ มาตอบสนองความต้องการจ้างงานที่เพิ่มขึ้นในช่วงปี 2019-2020 ได้โดยการดึงแรงงานจากภาคผลิต ภาคโรงแรม และการบริการอาหาร เป็นต้น หรือในอีกมุมหนึ่ง ผู้รับเหมายังสามารถเลือกใช้เทคโนโลยีก่อสร้างที่ช่วยประหยัดการใช้แรงงานลง อาทิเช่น BIM, drones หรือ Prefabricated building components ได้เช่นกัน อย่างไรก็ตาม ความต้องการแรงงานในภาคการก่อสร้างจะเพิ่มขึ้น คาดว่าจะกระตุ้นให้ต้นทุนค่าจ้างแรงงานซึ่งในปัจจุบันคิดเป็น 20% ของมูลค่าก่อสร้างปรับตัวสูงขึ้นตามไปด้วย

รูปที่ 6: ประมาณการความต้องการแรงงานของภาคการก่อสร้างไทยในช่วงปี 2014-2020

หน่วย: ล้านคน



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ National Statistical Office (NSO) และ Foreign Workers Administration Office

การปรับปรุงและบังคับใช้กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับภาคการก่อสร้างในช่วงปี 2019 จะเป็นทั้งโอกาสและ

ความท้าทายต่อผู้รับเหมาก่อสร้าง การปรับปรุงและบังคับใช้กฎระเบียบคืออีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบ

โดยตรงต่อภาคการก่อสร้างไทย อย่างเช่นในช่วงปี 2017-2018 การเริ่มใช้ “พ.ร.บ. การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560” และ “พ.ร.บ. วินัยการเงินการคลังของภาครัฐ พ.ศ. 2561” ได้ส่งผลให้โครงการก่อสร้างภาครัฐ เช่น รถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันออกและรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 ล่าช้ากว่าแผนงานเดิม สำหรับปี 2019 อีไอซี มองว่า การปรับปรุงและบังคับใช้กฎระเบียบนั้น เต็มไปด้วยโอกาสและความท้าทายต่อผู้รับเหมาก่อสร้าง ยกตัวอย่างเช่น นโยบาย “Macroprudential สำหรับสินเชื่อที่อยู่อาศัย” ของธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ที่จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2019 เป็นต้นไป มีแนวโน้มที่จะส่งผลให้จำนวนหน่วยเปิดใหม่ของโครงการที่พักอาศัย โดยเฉพาะคอนโดมิเนียมที่มักใช้ระยะเวลาก่อสร้างโดยเฉลี่ยประมาณ 2 ปีนั้น ชะลอตัวลง และเป็นปัจจัยกดดันต่อ

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.

มูลค่าก่อสร้างที่พักอาศัยในช่วงปี 2020-2021 ขณะที่ “กฎหมายผังเมืองกทม. ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 4” ที่คาดว่าจะสามารถประกาศใช้ได้ช่วงปลายปี 2019 ที่มีสาระสำคัญ เช่น การขยายพื้นที่สีแดงพาณิชยกรรมจากศูนย์กลางเมืองช่วง ถ.สุขุมวิทตอนต้นไปยังช่วงปลายสุขุมวิท รวมถึงย่านคลองเตย การเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารต่อพื้นที่ดิน (FAR) สำหรับที่ดินตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเขียวและส่วนต่อขยาย สายสีน้ำเงิน และสายสีแดง รวมถึงการเพิ่มการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีร่วมของรถไฟฟ้า ล้วนเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งส่งผลบวกโดยตรงต่อผู้รับเหมางานเอกชนขนาดใหญ่ เป็นต้น

โดยสรุป ภาวะอุตสาหกรรมก่อสร้างยังคงสดใสทั้งในปี 2019 และระยะกลาง โดยมีปัจจัยขับเคลื่อนหลักมาจากโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนาดใหญ่ รวมถึงโครงการขนาดกลางและเล็กที่มีการประมูลจากภาครัฐอย่างต่อเนื่อง ขณะที่การก่อสร้างภาคเอกชนยังคงถูกขับเคลื่อนด้วยโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวรถไฟฟ้า อาคารพาณิชย์กรรม ซึ่งจะสอดคล้องกับรายได้ของผู้รับเหมาขนาดใหญ่และกลางที่รับงานได้ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่มีแนวโน้มปรับตัวตามไปด้วย นอกจากนี้ยังรวมถึงผู้ประกอบการที่อยู่ใน value chain ของอุตสาหกรรมก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง ขณะที่ราคาวัสดุก่อสร้าง แรงงาน และนโยบายและกฎระเบียบ ยังเป็น 3 ปัจจัยที่ต้องจับตามองในปี 2019 ต่อไป

ดร.สุปรีย์ ศรีสำราญ (supree.srisamran@scb.co.th)

กณิศ อ่ำสกุล (kanit.umsakul@scb.co.th)

Economic Intelligence Center (EIC)

Siam Commercial Bank Public Company Limited

EIC Online: www.scbeic.com

Line: [@scbeic](https://www.line.me/@scbeic)

