แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2570-72

ธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง



ตุลาคม 2569

วิจัยกรุงศรี

ผู้เขียน

พุทธชาด ลุนคำ

นักวิเคราะห์อาวุโส

puttachard.lunkam@krungsri.com

Subscribe Us

สมัครสมาชิกวิจัยกรุงศรี...

krungsri.research@krungsri.com

คำสงวนสิทธิ์

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

EXECUTIVE SUMMARY



ธุรกิจรับเหมาก่อสร้างในช่วงปี 2570-2572 มีแนวโน้มเติบโตในอัตราเฉลี่ย 2.8-3.3% ต่อปี แรงขับเคลื่อนหลักมาจากการลงทุนก่อสร้างภาครัฐ ซึ่งคาดว่าจะขยายตัวเฉลี่ย 3.0-3.5% ต่อปี จากการเดินหน้าโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ทั้งโครงการต่อเนื่องและโครงการใหม่ อาทิ ระบบราง โครงข่ายคมนาคม และสาธารณูปโภคที่เชื่อมโยงกับการพัฒนาพื้นที่เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์โดยเฉพาะ EEC อย่างไรก็ตาม ความล่าช้าในกระบวนการเบิกจ่ายงบประมาณ การอนุมัติโครงการ และการส่งมอบพื้นที่ อาจส่งผลต่อเงินลงทุนก่อสร้างโครงการฯ ในบางช่วง

ส่วนมูลค่าการลงทุนก่อสร้างภาคเอกชน คาดว่าจะขยายตัวเฉลี่ย 2.5-3.0% ต่อปี โดยการเติบโตส่วนใหญ่จะกระจุกตัวในบางพื้นที่ที่มีศักยภาพสูง เช่น กรุงเทพฯ และปริมณฑล พื้นที่ EEC และเมืองท่องเที่ยวสำคัญ โดยเฉพาะการก่อสร้างโรงงาน นิคมอุตสาหกรรม คลังสินค้า และ Data Center ที่ได้รับแรงหนุนจากการย้ายฐานการผลิตและการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ขณะที่การก่อสร้างที่อยู่อาศัยมีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป จากการทยอยลดลงของอุปทานคงค้างในตลาด แม้ยังเผชิญข้อจำกัดด้านกำลังซื้อและสินเชื่อที่อยู่อาศัยที่ยังเข้มงวด

มุมมองวิจัยกรุงศรี

ในช่วงปี 2570-2572 รายได้ของผู้รับเหมารายใหญ่มีแนวโน้มขยายตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป ตามการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาคเอกชน ขณะที่รายได้ของผู้รับเหมา SMEs ยังมีแนวโน้มทรงตัว จากข้อจำกัดด้านสภาพคล่อง ต้นทุนที่ยังอยู่ในระดับสูง และแรงกดดันด้านการแข่งขันที่รุนแรง

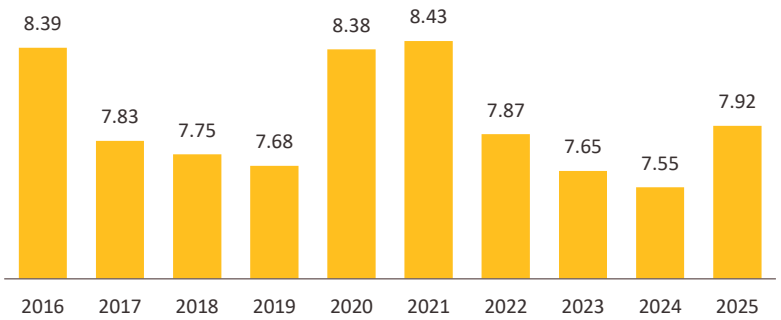
- **ผู้รับเหมางานก่อสร้างรายใหญ่: รายได้มีแนวโน้มขยายตัวตามการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานตามแผนของภาครัฐ** โดยเฉพาะในช่วงปี 2571–2572 จากแรงขับเคลื่อนของโครงการขนาดใหญ่ อาทิ รถไฟฟ้า รถไฟทางคู่ มอเตอร์เวย์ โครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ EEC และโครงการสาธารณูปโภคในพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศที่คาดว่าจะมีความคืบหน้าในการลงทุนก่อสร้างมากขึ้น นอกจากนี้ การลงทุนก่อสร้างขนาดใหญ่ของภาคเอกชน โดยเฉพาะจากโครงการก่อสร้างภาคอุตสาหกรรมและพาณิชย์ที่จะยังขยายตัวรองรับการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายในพื้นที่ยุทธศาสตร์ ขณะที่โครงการที่อยู่อาศัยจะทยอยฟื้นตัวหลังจากการชะลอการพัฒนาโครงการใหม่ในช่วงที่ผ่านมา ซึ่งจะช่วยหนุนให้มูลค่างานในมือ (Backlog) ของผู้รับเหมารายใหญ่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ความล่าช้าของโครงการภาครัฐ การแข่งขันประมูลงานที่รุนแรง ความผันผวนของต้นทุนวัสดุและแรงงาน การขาดแคลนแรงงานฝีมือ ตลอดจนต้นทุนทางการเงินและภาระเงินทุนหมุนเวียนที่อยู่ในระดับสูง อาจยังจำกัดการเติบโตของรายได้และกดดันความสามารถในการทำกำไร
- **ผู้รับเหมางานก่อสร้างรายกลาง-เล็ก (SMEs): รายได้มีแนวโน้มทรงตัวหรือหดตัวเล็กน้อย** จากแรงกดดันด้านการแข่งขันและต้นทุนทั้งด้านวัสดุก่อสร้าง ค่าขนส่ง และค่าแรงที่ปรับเพิ่มสูงขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงิน และการเข้าถึงสินเชื่อที่ยากขึ้น ผู้ประกอบการบางรายที่ไม่สามารถปรับตัวได้หรือไม่มีเครือข่ายรับเหมาช่วยต่อจากรายใหญ่ อาจต้องทยอยปิดกิจการ

ข้อมูลพื้นฐาน

ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (ปี 2559-2568) มูลค่าการลงทุนก่อสร้างโดยรวมมีสัดส่วนเฉลี่ย 7.9% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) (ภาพที่ 1) แบ่งออกเป็น 2 ประเภทตามลักษณะผู้ว่าจ้าง ได้แก่ งานภาครัฐและเอกชน โดยมีสัดส่วนของมูลค่าการลงทุนก่อสร้างอยู่ที่ 62:38 ในปี 2568 (ภาพที่ 2) โดยสัดส่วนมูลค่าการก่อสร้างภาครัฐมีทิศทางเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง หลังจากที่มูลค่าการลงทุนก่อสร้างภาคเอกชน โดยเฉพาะโครงการที่อยู่อาศัยอยู่ในภาวะชะลอตัวนับจากช่วงวิกฤต COVID-19 จนถึงปัจจุบันที่ภาวะเศรษฐกิจยังรอการฟื้นตัวและหนี้ครัวเรือนยังอยู่ในระดับสูง ขณะที่มูลค่าการลงทุนก่อสร้างภาครัฐยังขยายตัวได้ (ตารางที่ 1) ส่วนหนึ่งเป็นผลจากนโยบายภาครัฐที่ยังเน้นการลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง เพื่อขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจและดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติ แม้มีหลายโครงการที่ยังล่าช้ากว่าแผนงาน จากปัญหาเสถียรภาพทางการเมืองที่ส่งผลกระทบต่อกระบวนการเบิกจ่ายงบประมาณ ปัญหาต้นทุนพลังงานที่ปรับสูงขึ้น รวมถึงปัญหาขาดแคลนแรงงานในบางช่วงเวลา โดยเฉพาะผลกระทบจากปัญหาชายแดน

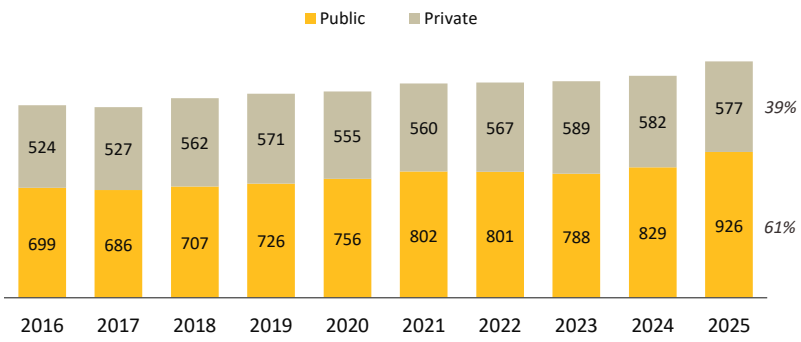
- **งานก่อสร้างภาครัฐ: ส่วนใหญ่เป็นโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน คิดเป็นสัดส่วน 83% ของมูลค่าก่อสร้างภาครัฐทั้งหมดในปี** 2568 ที่เหลือเป็นโครงการก่อสร้างอาคารของหน่วยงานรัฐ (15%) และที่พักของข้าราชการ (2%) **ผู้รับเหมาก่อสร้างรายใหญ่มักได้เปรียบในการรับงานภาครัฐ** โดยเฉพาะงานโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เนื่องจากมีทั้งประสบการณ์ ความชำนาญเฉพาะด้านศักยภาพทางการเงิน และการพัฒนาเทคโนโลยีในงานก่อสร้างมาอย่างต่อเนื่อง **ส่วนผู้รับเหมา** SMEs **มีโอกาสรับงานภาครัฐในลักษณะของผู้รับเหมาช่วง** (Sub-contractors)

Figure 1: Construction Investment to GDP (%)



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

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



Source: NESDC

- งานก่อสร้างภาคเอกชน: **ส่วนใหญ่เป็นงานก่อสร้างที่อยู่อาศัย คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 50% ของมูลค่าก่อสร้างภาคเอกชนทั้งหมด** ที่เหลือเป็นงานก่อสร้างโรงงานอุตสาหกรรม และอาคารพาณิชยกรรม เช่น ศูนย์การค้า โรงแรม และโรงพยาบาล เป็นต้น ทิศทางงานก่อสร้างภาคเอกชนขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจ ความเชื่อมั่นในการลงทุน เสถียรภาพการเมือง การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน และนโยบายกระตุ้นการลงทุนของภาครัฐ

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

	Average Growth Rate (% per year)			
	2014-2016	2017-2019	2020-2022	2023-2025
Public Construction	12.6	1.3	3.4	5.1
Private Construction	-1.9	2.9	-0.2	0.6
Total Construction	**5.3**	**2.0**	**1.8**	**3.2**

Source: NESDC

การเติบโตของมูลค่าการก่อสร้างในช่วงที่ผ่านมา ช่วงปี 2563–2565 มูลค่าการก่อสร้างโดยรวมขยายตัวเฉลี่ยเพียง 1.8% ต่อปี จากผลกระทบของ COVID-19 ที่ทำให้ตลาดอสังหาริมทรัพย์หดตัว การลงทุนภาคเอกชนชะลอตัว รวมทั้งปัญหาการขาดแคลนแรงงานที่รุนแรงขึ้น โดยมูลค่าการลงทุนก่อสร้างภาคเอกชนหดตัวเฉลี่ย -0.2% ต่อปี เป็นการลดลงของมูลค่าลงทุนทั้งในโครงการที่อยู่อาศัย (-1.2%) และไม่ใช่ที่อยู่อาศัย (-1.1%) ขณะที่มูลค่าการลงทุนก่อสร้างภาครัฐขยายตัว 3.4% จากการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยหนุนให้ตลาดยังเติบโตได้ในอัตราต่ำ ส่วนช่วงปี 2566–2568 การก่อสร้างโดยรวมเร่งขึ้นเป็นเฉลี่ย 3.2% ต่อปีหลังจากปัญหาด้านห่วงโซ่อุปทานและข้อจำกัดที่เป็นผลกระทบจาก COVID-19 ทยอยคลี่คลายลง โดยการก่อสร้างภาครัฐเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 5.1% ต่อปี แรงหนุนสำคัญจากการเร่งเบิกจ่ายงบประมาณและการเดินหน้าลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงการต่อเนื่องในปี 2568 หลังจากล่าช้าในช่วงปีก่อนหน้า ขณะที่ภาคเอกชนกลับมาขยายตัวเล็กน้อยเฉลี่ย 0.6% ต่อปี จากการก่อสร้างโรงงาน นิคมอุตสาหกรรม และอาคารพาณิชย์ แม้โครงการก่อสร้างที่อยู่อาศัยยังชะลอตัวจากภาวะกำลังซื้อที่อ่อนแอและหนี้ครัวเรือนที่ยังอยู่ในระดับสูง ทั้งนี้ การปรับเพิ่มขึ้นของต้นทุนก่อสร้าง ทั้งค่าแรงและวัสดุก่อสร้าง (ดัชนีราคาวัสดุก่อสร้างโดยรวมเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย 0.1% ต่อปี ในช่วงปี 2566-2568) ก็มีส่วนหนุนการขยายตัวในเชิงมูลค่าของการลงทุนก่อสร้างในช่วงดังกล่าว

ธุรกิจรับเหมาก่อสร้างที่จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลในไทยและที่ยังดำเนินการอยู่ มีจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 1.2 แสนราย (ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า ปี 2568) ผู้ประกอบการรายใหญ่มีจำนวน 830 ราย หรือสัดส่วนเพียง 0.7% ของจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด อย่างไรก็ตามรายได้ของผู้ประกอบการรายใหญ่มีสัดส่วน 50.6% ของผู้ประกอบการทั้งหมด โดยผู้ประกอบการรายใหญ่ในตลาดหลักทรัพย์ที่มีรายได้มากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ บมจ.อิตาเลียนไทย ดิเวลอปเมนต์ บมจ.ช.การช่าง และ บมจ. ชิโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น (สเตคอน กรุ๊ป) มีส่วนแบ่งรายได้รวมกัน 67.8% ของบริษัทรับเหมาก่อสร้างรวม 18 รายที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์[1/] (ภาพที่ 3, ข้อมูลปี 2568) และคิดเป็นสัดส่วน 15.8% ของรายได้ในกลุ่มผู้ประกอบการรายใหญ่ทั้งหมด

ที่ผ่านมา ผู้รับเหมารายใหญ่ของไทยได้ขยายฐานลูกค้าโดยการรับงานต่างประเทศ ส่วนใหญ่เน้นกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เนื่องจากประเทศเหล่านี้ยังคงอยู่ในช่วงของการเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น โครงข่ายถนน รถไฟ โรงไฟฟ้า รวมถึงงานก่อสร้าง ซ่อมแซม/ตกแต่ง อาคารและที่อยู่อาศัย ตลอดจนนิคมอุตสาหกรรมและโรงงานอุตสาหกรรมที่ยังขยายตัวภายใต้นโยบายสนับสนุนการลงทุน

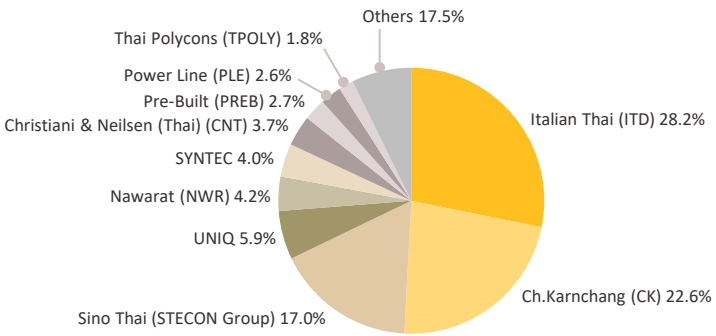
1/ ได้แก่ (1) บมจ. อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ (2) บมจ. ช.การช่าง (3) บมจ.สเตคอน กรุ๊ป (4) บมจ. ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น(5) บมจ. เนาวรัตน์พัฒนาการ (6) บมจ.ซินเท็ค คอนสตรัคชั่น (7) บมจ. คริสเตียนีและนีลเส็น (ไทย) (8) บมจ. พรีบิลท์ (9) บมจ. เพาเวอร์ไลน์ เอ็นจิเนียริ่ง (10) บมจ. ไทยโพลีคอนส์ (11) บมจ.ไร้ท์ทันเน็ลลิ่ง (12) บมจ. ศรีราชาคอนสตรัคชั่น (13) บมจ. เวล เกรด เอ็นจิเนียริ่ง (14) บมจ. ซีฟโก้ (15) บมจ. ไพลอน (16) บมจ. ที่อาร์ซี คอนสตรัคชั่น (17) บมจ. บางกอก เดค-คอน และ (18) บมจ. อีเอ็มซี

ทั้งนี้ ปัจจัยสำคัญที่มีผลในการกำหนดทิศทางภาวะธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง ประกอบด้วยปัจจัยทั้งด้านตลาดและต้นทุน

1) **ด้านตลาด**: หมายถึงโอกาสการรับรู้รายได้ของผู้ประกอบการซึ่งผันแปรตามภาวะเศรษฐกิจ การเมือง ความคืบหน้าของการลงทุนในโครงการของภาครัฐและภาคเอกชน รวมถึงกฎระเบียบการลงทุนของแต่ละประเทศที่อาจเอื้อหรือเป็นอุปสรรคต่อธุรกิจ

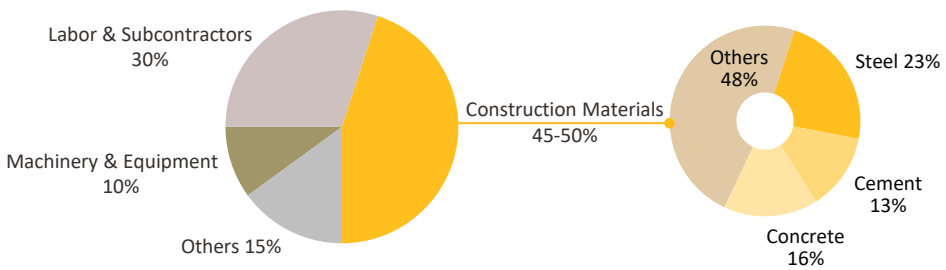
2) **ด้านต้นทุน**: ส่วนใหญ่มาจากการเปลี่ยนแปลงของราคาวัสดุก่อสร้างและค่าจ้างแรงงาน โดยโครงสร้างต้นทุนของธุรกิจรับเหมาก่อสร้างประกอบด้วย (1) ค่าวัสดุก่อสร้าง ได้แก่ เหล็ก คอนกรีต ปูนซีเมนต์ และอื่นๆ คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 45-50% ของต้นทุนรวม (ขึ้นกับประเภทงานก่อสร้าง) (2) ค่าจ้างแรงงานและผู้รับเหมาช่วง 30% (3) เครื่องจักรและอุปกรณ์ 10% และ (4) ค่าใช้จ่ายอื่นๆ 10-15%[2/] (ภาพที่ 4) ในปัจจุบัน นอกจากต้นทุนวัสดุก่อสร้างที่มีทิศทางเพิ่มขึ้นตามต้นทุนพลังงานภายใต้สถานการณ์ความขัดแย้งตะวันออกกลางที่ยังยืดเยื้อ ธุรกิจก่อสร้างของไทยยังเผชิญแรงกดดันด้านปัญหาการขาดแคลนแรงงาน รวมทั้งทักษะที่ยังไม่เพียงพอ ส่งผลให้ผลิตภาพแรงงานส่วนใหญ่ยังต่ำกว่าค่าจ้าง และส่งผลต่อความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจ

Figure 3: Share of Revenue among Listed Companies (2025)



Sources: SET, Krungsri Research

Figure 4: Structure of Construction Costs



Sources: NESDC, Ministry of Commerce (MOC) and compiled by Krungsri Research

● ช่องทางธุรกิจของผู้รับเหมาก่อสร้างในช่วงที่ผ่านมา

- **รายใหญ่ มีความได้เปรียบจากอำนาจต่อรองกับผู้ผลิตและผู้ค้าวัสดุก่อสร้าง** การจัดซื้อวัสดุล่วงหน้าและบริหารห่วงโซ่อุปทานอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งช่วยลดความผันผวนของต้นทุน รวมถึงการขยายสู่ธุรกิจที่สร้างรายได้ต่อเนื่องจากงานรับเหมาก่อสร้างมากขึ้น เช่น การบริหารและบำรุงรักษาระบบไฟฟ้า อาคาร และสาธารณูปโภค ตลอดจนเพิ่มการลงทุนในเทคโนโลยีก่อสร้าง อาทิ 4D/5D BIM,[3/] Digital Twin, AI, โดรน และ Prefabs (Prefabricated Building Components) /Modular Construction เพื่อแก้ปัญหาขาดแคลนแรงงาน ลดระยะเวลาก่อสร้าง ควบคุมต้นทุน และลดข้อผิดพลาดระหว่างดำเนินงาน

- **รายกลางและรายเล็ก ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจครอบครัวและมีเงินทุนจำกัด** ทำให้มีอำนาจต่อรองกับผู้ค้าวัสดุก่อสร้างไม่มากนัก จึงมักรับเหมาช่วงจากผู้รับเหมารายใหญ่ โดยเฉพาะโครงการภาครัฐขนาดใหญ่ รวมถึงการรับงานซ่อมแซม ปรับปรุง และต่อเติมอาคารมากขึ้น เพื่อเพิ่มรายได้และกระจายความเสี่ยงนอกเหนือจากการรับเหมางานใหม่เพียงอย่างเดียว

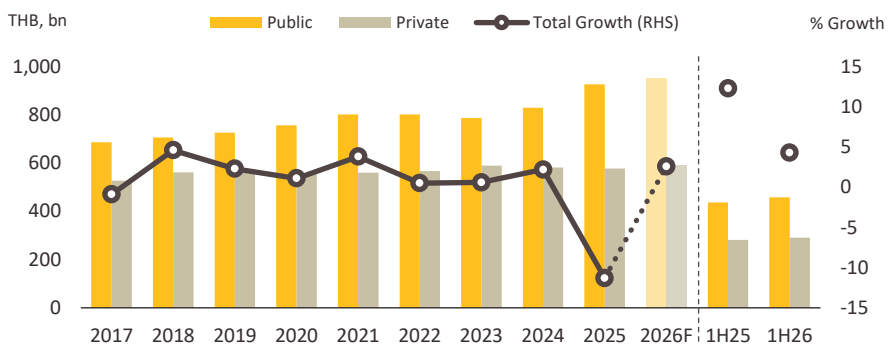
2/ ค่าเฉลี่ยจากการคำนวณโครงสร้างต้นทุนของผู้ประกอบการรายใหญ่

3/ 4D/5D BIM เป็นการต่อยอดแบบจำลองอาคารสามมิติ (3D BIM) โดยเชื่อมโยงแบบจำลองอาคารเข้ากับแผนงาน ระยะเวลาก่อสร้าง และต้นทุน ช่วยติดตามความคืบหน้า ควบคุมงบประมาณ และลดความผิดพลาดระหว่างดำเนินโครงการ

สถานการณ์ที่ผ่านมา

ในช่วงครึ่งแรกปี 2569 การลงทุนก่อสร้างของไทยมีทิศทางขยายตัวอย่างชัดเจน แรงหนุนหลักจากการเร่งเดินหน้าโครงการโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนถึง 83% ของการลงทุนภาครัฐทั้งหมด อีกทั้งยังเป็นผลจากการเทียบกับฐานต่ำในช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ทำให้การลงทุนภาครัฐยังมีบทบาทสำคัญต่อการขับเคลื่อนการขยายตัวของกิจกรรมก่อสร้าง ด้านการลงทุนก่อสร้างภาคเอกชนพลิกกลับมาขยายตัว จากงานที่อยู่อาศัยที่ฟื้นตัวเทียบกับฐานต่ำในช่วงเดียวกันของปีก่อน ทั้งการลงทุนในโครงการใหม่ที่เริ่มก่อสร้างตามแผนและการสานต่อโครงการก่อสร้างที่อยู่อาศัยเดิมที่ยังไม่แล้วเสร็จ ขณะที่งานที่ไม่ใช่ที่อยู่อาศัยยังคงเติบโตต่อเนื่องตามการลงทุนในโรงงาน นิคมอุตสาหกรรม ศูนย์ข้อมูล โรงแรม และสาธารณูปโภค โดยเฉพาะในกรุงเทพฯ และ EEC ขณะที่น้ำท่วมในพื้นที่ BMR และภาคตะวันออกช่วงกันยายน-ตุลาคม 2569 อาจทำให้งานก่อสร้างบางพื้นที่ล่าช้า แต่คาดว่าจะเป็นผลกระทบระยะสั้นและไม่กระทบภาพรวมการลงทุนทั้งปีอย่างมีนัยสำคัญ **คาดว่าทั้งปี 2569 มูลค่าการลงทุนก่อสร้างโดยรวมจะขยายตัว** 2.5–2.7% **โดยมูลค่าการลงทุนภาครัฐมีแนวโน้มเติบโตสูงกว่าภาคเอกชน** ท่ามกลางปัจจัยท้าทายจากปัญหาความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่จะยังคงยืดเยื้อตลอดทั้งปี อาจทำให้ราคาพลังงาน ค่าขนส่ง และราคาวัสดุก่อสร้างยังคงผันผวนในทิศทางที่สูงขึ้น ซึ่งจะเพิ่มภาระต้นทุนและกระทบสภาพคล่องของผู้รับเหมา

Figure 5: Construction Investment



Construction	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026F	1H25	1H26
Value (THB, bn)	1,268.28	1,297.49	1,311.65	1,361.72	1,368.43	1,376.63	1,410.96	1,503.14	1,542.00	**719.05**	**750.10**
Growth (%)	4.6	2.3	1.1	3.8	0.5	0.6	2.5	6.5	2.5-2.7	**12.0**	**4.3**

Source: NESDC

งานก่อสร้างภาครัฐ

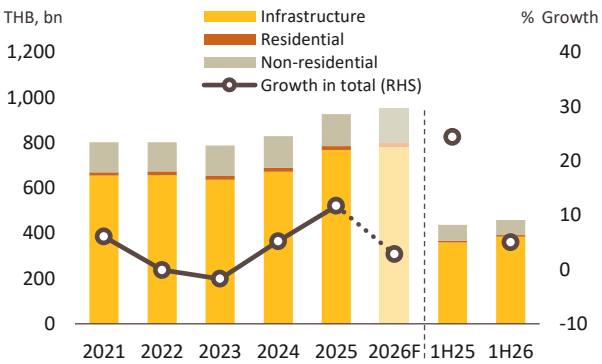
- **ในช่วงครึ่งแรกปี 2569 มูลค่าการลงทุนก่อสร้างอยู่ที่** 458.7 **พันล้านบาท เพิ่มขึ้น** 5.0% YoY (ภาพที่ 6) โดยมีแรงหนุนจากการก่อสร้างโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่ดำเนินการต่อเนื่องจากปีก่อน รวมถึงการเบิกจ่ายงบลงทุนที่เพิ่มขึ้นในช่วงไตรมาสแรก อย่างไรก็ตาม การลงทุนชะลอลงในไตรมาส 2 ตามการลดลงของงานก่อสร้างของรัฐวิสาหกิจและความคืบหน้าของโครงการภาครัฐบางส่วนที่ช้าลง
  - **งานก่อสร้างด้านโครงสร้างพื้นฐาน มีมูลค่าการลงทุนก่อสร้าง** 384.6 **พันล้านบาท (สัดส่วน** 84% **ของมูลค่าการลงทุนก่อสร้างทั้งหมดของภาครัฐ ในช่วงครึ่งแรกปี** 2569) **เพิ่มขึ้น** 7.1% YoY แรงหนุนหลักจากงานก่อสร้างด้านคมนาคมขนส่ง และงานโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่กำลังดำเนินการลงทุนก่อสร้างต่อเนื่อง อาทิ รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน–ราษฎร์บูรณะ ซึ่งงานโยธามีความคืบหน้าโดยรวม 79.35% เทียบกับแผนก่อสร้างของทั้งโครงการ และรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์–ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ซึ่งมีความคืบหน้ารวม 36.87% แบ่งเป็นงานโยธา 40.66% และงานระบบรถไฟฟ้า 7.89% (ข้อมูล ณ กันยายน 2569)

นอกจากนี้ โครงการโครงสร้างพื้นฐานสำคัญในพื้นที่ EEC ยังคงเดินหน้าต่อเนื่อง เช่น โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 มีความคืบหน้าแล้วกว่า 59% (ข้อมูล ณ สิงหาคม 2569) และพร้อมเปิดให้บริการภายในปี 2570 ขณะที่โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 มีความคืบหน้ารวม 74% เป็นงานก่อสร้างทางทะเล 98.8% และงานอาคาร ท่าเทียบเรือ ถนน และระบบสาธารณูปโภค 29% (ข้อมูล ณ 18 ตุลาคม 2569) ส่วนงานระบบรถไฟและงานเครื่องจักรพร้อมระบบเทคโนโลยีสารสนเทศยังอยู่ระหว่างการจัดซื้อจัดจ้าง ทั้งนี้ การเปิดให้บริการท่าเทียบเรือ F1 ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้าหลักของโครงการฯ ถูกเลื่อนออกไปเป็นปี 2574 (จากเดิมที่คาดในช่วงปี 2570–2571) เนื่องจากปัญหาการส่งมอบพื้นที่และข้อกำหนดด้านงานถมทะเลที่ยังไม่ลงตัว

- **งานก่อสร้างประเภทอื่นๆ มีมูลค่าการลงทุนก่อสร้างอยู่ที่ 74.1 พันล้านบาท ลดลง -4.5% YoY** จากมูลค่าก่อสร้างที่หดตัวทั้งในหมวดที่อยู่อาศัย (-7.3% YoY) และไม่ใช่ที่อยู่อาศัย (-4.2% YoY) ส่วนหนึ่งคาดว่าเป็นผลจากนโยบายการลงทุนของภาครัฐที่ยังเน้นขับเคลื่อนโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมก่อนเป็นหลัก เพื่อรองรับแผนการสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย ทำให้การลงทุนก่อสร้างโครงการใหม่ประเภทอื่นๆ ลดลงภายใต้ข้อจำกัดด้านงบประมาณรายจ่าย

- **คาดทั้งปี 2569 มูลค่าการลงทุนก่อสร้างภาครัฐจะเติบโตประมาณ 2.5-3.0%** (ภาพที่ 6) โดยมีแรงขับเคลื่อนสำคัญจากการลงทุนต่อเนื่องในโครงการโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ขณะที่ผู้รับเหมางานภาครัฐได้รับมาตรการผ่อนปรนค่า K[4/] เพื่อบรรเทาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนก่อสร้างในช่วงดำเนินโครงการ แม้เป็นมาตรการในระยะสั้นแต่ช่วยให้ผู้รับเหมามีความยืดหยุ่นในด้านการบริหารต้นทุนมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมา SMEs ยังเผชิญข้อจำกัดด้านสภาพคล่องทางการเงิน จากแรงกดดันด้านต้นทุนวัสดุก่อสร้างและค่าขนส่งที่เพิ่มสูงขึ้นตามทิศทางราคาพลังงาน ขณะที่ราคากลางในการประมูลงานภาครัฐอาจยังไม่สอดคล้องกับต้นทุนที่แท้จริง ส่งผลให้ผู้ประกอบการบางรายไม่สามารถรับงานใหม่หรือดำเนินงานต่อได้ นอกจากนี้ ผลดังกล่าวยังทำให้โอกาสในการเข้าถึงสินเชื่อของ SMEs เป็นไปได้ยากขึ้นตามความเสี่ยงด้านภาวะการเงินที่สูงขึ้น

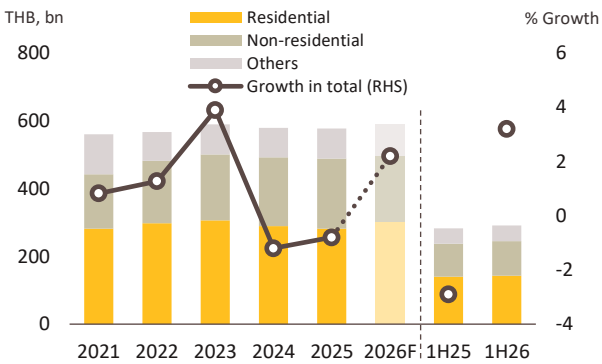
Figure 6: Public Construction Investment



Construction	2022	2023	2024	2025	2026F	1H25	1H26
Value (THB, bn)	801.4	787.5	829.1	925.9	952.0	436.8	458.7
Growth (% YoY)	-0.1	-1.7	5.3	11.7	2.5-3.0	24.4	5.0

Source: NESDC

Figure 7: Private Construction Investment



Construction	2022	2023	2024	2025	2026F	1H25	1H26
Value (THB, bn)	567.0	589.1	581.8	577.3	590.0	289.4	282.3
Growth (% YoY)	1.3	3.9	-1.2	-0.8	2.0-2.5	-2.9	3.2

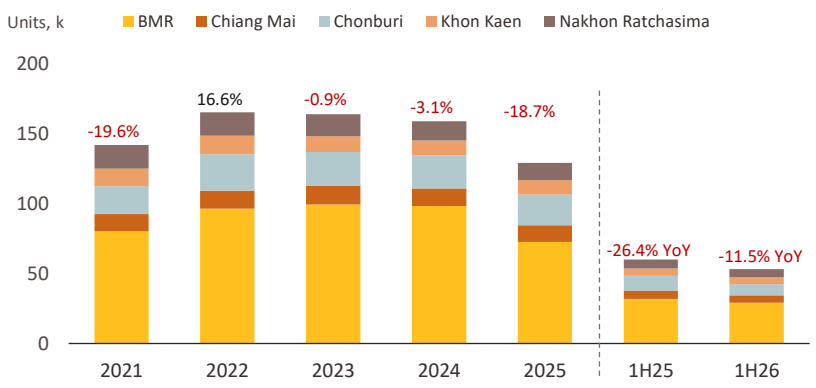
Source: NESDC

4/ ค่า K คือดัชนีที่ใช้ปรับค่าจ้างงานก่อสร้างตามการเปลี่ยนแปลงของต้นทุน เพื่อชดเชยต้นทุนที่เปลี่ยนแปลงให้แก่ผู้รับเหมางานก่อสร้างภาครัฐ โดยมาตรการชั่วคราวลดเกณฑ์การเปลี่ยนแปลงของต้นทุนที่ใช้ขอรับการชดเชยจาก ±4% เหลือ ±2% ในช่วง 28 กุมภาพันธ์–30 กันยายน 2569 ช่วยให้ผู้รับเหมาขอรับการชดเชยได้เร็วขึ้น

งานก่อสร้างภาคเอกชน

- **ในช่วงครึ่งแรกปี 2569 มูลค่าการลงทุนก่อสร้างอยู่ที่ 291.4 พันล้านบาท เพิ่มขึ้น 3.2% YoY** (ภาพที่ 7) โดยได้แรงหนุนจากทั้งโครงการก่อสร้างหมวดที่อยู่อาศัยที่ทยอยฟื้นตัว ส่วนงานก่อสร้างโครงการที่ไม่ใช่ที่อยู่อาศัยยังขยายตัวต่อเนื่อง
  - **งานก่อสร้างหมวดที่อยู่อาศัยกลับมาขยายตัวจากที่หดตัวในปี 2568 โดยมูลค่าการลงทุนก่อสร้างเพิ่มขึ้น 2.5% YoY** จากการเดินหน้าก่อสร้างโครงการที่อยู่อาศัยตามแผนเดิมของผู้พัฒนาโครงการ รวมถึงการพัฒนาโครงการใหม่โดยเฉพาะคอนโดมีเนียม หลังจากชะลอการก่อสร้างตามภาวะตลาดที่ซบเซาต่อเนื่องในช่วงก่อนหน้า ประกอบกับมาตรการลดค่าธรรมเนียมการโอนและจดจำนองเหลือ 0.01% และการผ่อนคลายเกณฑ์ Loan-to-Value (LTV) ซึ่งช่วยกระตุ้นการโอนกรรมสิทธิ์ อย่างไรก็ตาม ตลาดโดยรวมยังฟื้นตัวได้ไม่เต็มที่ สะท้อนจากจำนวนที่อยู่อาศัยสร้างเสร็จจดทะเบียนใหม่ทั่วประเทศที่ยังลดลง -3.7% YoY แม้ปรับตัวดีขึ้นเมื่อเทียบกับอัตราการหดตัว -16.0% ในช่วงครึ่งแรกปี 2568 ขณะที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึง 4 จังหวัดหลักในภูมิภาคได้แก่ เชียงใหม่ ชลบุรี ขอนแก่น และนครราชสีมา โดยรวมยังหดตัวสูง -11.5% YoY (ภาพที่ 8) เนื่องจากผู้ประกอบการยังระมัดระวังการเปิดและก่อสร้างโครงการใหม่ ท่ามกลางกำลังซื้อที่เปราะบาง หนี้ครัวเรือนสูง และการอนุมัติสินเชื่อที่อยู่อาศัยที่ยังเข้มงวด
  - **งานก่อสร้างโครงการที่ไม่ใช่ที่อยู่อาศัย อาทิ โครงการก่อสร้างหมวดอาคารเพื่อการพาณิชย์ (ศูนย์การค้า อาคารพาณิชย์) การก่อสร้างในหมวดการบริการและขนส่ง และการก่อสร้างโรงงานอุตสาหกรรม มีมูลค่าการลงทุนก่อสร้างรวม 148.1 พันล้านบาท เพิ่มขึ้น 4.0% YoY** โดยได้แรงหนุนจากการก่อสร้างอาคารสำนักงานและอาคารพาณิชย์ รวมถึงโครงการโรงงานและอาคารในนิคมอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องมาจากปีก่อน อย่างไรก็ตาม การเติบโตเริ่มชะลอลงในไตรมาส 2 ตามมูลค่าภาคก่อสร้างโรงงานอุตสาหกรรมที่มีทิศทางลดลงเป็นครั้งแรกในรอบ 13 ไตรมาส (ที่มา: ภาวะเศรษฐกิจไทย ไตรมาสที่สองของปี 2569 และแนวโน้มปี 2569, สศช. 17 ส.ค. 69) จากภาวะไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจ และความเสี่ยงของวิกฤติสงครามในตะวันออกกลางที่ส่งผลให้ต้นทุนดำเนินงานปรับสูงขึ้นตามทิศทางราคาพลังงาน บั่นทอนความเชื่อมั่นในการลงทุน โดยมูลค่าของยอดโอนกรรมสิทธิ์โรงงานอุตสาหกรรมทั่วประเทศในช่วงครึ่งปีแรก 2569 คิดเป็น 5.5 พันล้านบาท หดตัว -35.7% YoY โดยเฉพาะภาคตะวันออกซึ่งเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์รองรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย (ที่ตั้งโครงการ EEC) ลดลงถึง -43.8% YoY
- **คาดทั้งปี 2569 มูลค่าการลงทุนก่อสร้างภาคเอกชนจะเติบโตประมาณ 2.0-2.5%** (ภาพที่ 7) ปัจจัยขับเคลื่อนหลักยังคงมาจากการลงทุนก่อสร้างอาคารที่ไม่ใช่ที่อยู่อาศัย ส่วนโครงการที่อยู่อาศัยแม้จะเริ่มฟื้นตัวในช่วงครึ่งแรกของปี แต่เป็นการฟื้นตัวในส่วนของการก่อสร้างโครงการคอนโดมีเนียม ขณะที่โครงการแนวราบส่วนใหญ่ยังถูกกดดันจากกำลังซื้อที่อ่อนแอท่ามกลางภาระหนี้ครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูง และอุปทานคงค้างที่ยังมีอยู่ แม้การขยายมาตรการลดค่าธรรมเนียมการโอนและจดจำนองออกไปอีก 1 ปี จะช่วยพยุงตลาดได้บางส่วน อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการภาคเอกชน ยังมีข้อจำกัดด้านการบริหารต้นทุน เนื่องจากสัญญาจ้างรับเหมาก่อสร้างของเอกชนไม่มีการชดเชยค่า K เหมือนโครงการรัฐ ผู้รับเหมาจึงต้องรับภาระต้นทุนวัสดุก่อสร้างและค่าแรงงานที่เปลี่ยนแปลงเองทั้งหมด ส่งผลให้ผู้รับเหมาบางรายโดยเฉพาะ SMEs ประสบปัญหาสภาพคล่องทางการเงินจนกระทบต่อความคืบหน้าโครงการ ขณะที่สถาบันการเงินยังคงเข้มงวดในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อโครงการที่อยู่อาศัย เนื่องจากธุรกิจก่อสร้างมีความผันผวนของต้นทุน และต้องใช้เงินทุนหมุนเวียนจำนวนมาก

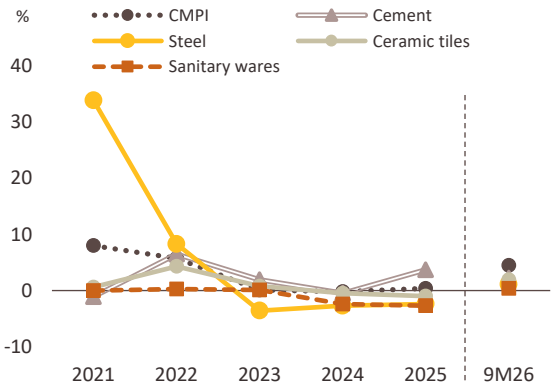
Figure 8: New Registered Housing Units in Major Regional Centers



Source: Real Estate Information Center (REIC)
Note: Housing referred to detached houses, duplexes, townhouses, condominiums and shophouses

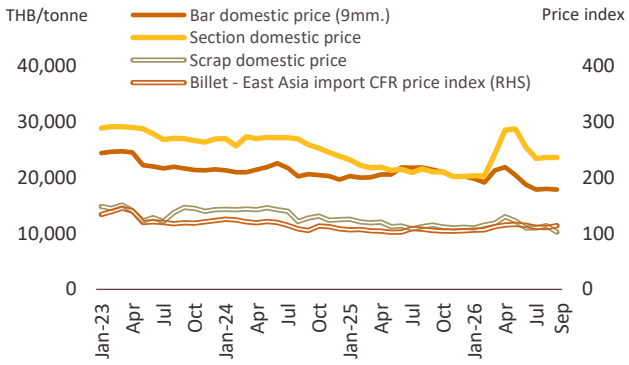
- **ดัชนีราคาวัสดุก่อสร้างโดยรวม หรือ** CMPI **ช่วง 9 เดือนแรกปี 2569 ดัชนีราคาวัสดุก่อสร้างยังคงปรับเพิ่มขึ้น** 4.5% YoY โดยหมวดหลักส่วนใหญ่ยังอยู่ในทิศทางขาขึ้น โดยเฉพาะหมวดซีเมนต์เพิ่มขึ้น 2.2% YoY และหมวดเหล็กและผลิตภัณฑ์เหล็กที่ 1.1% YoY จากการปรับขึ้นราคาของผู้ผลิตให้สอดคล้องกับต้นทุนพลังงานที่สูงขึ้น รวมถึงความต้องการจากโครงการต่อเนื่องของภาครัฐ โดยในส่วนของราคาเหล็ก พบว่าราคาเหล็กเฉลี่ยในประเทศมีทิศทางที่ผันผวน โดยปรับเพิ่มขึ้น 13.2% YoY และ 9.2% YoY% ในเดือนเมษายนและพฤษภาคม ตามลำดับ จากต้นทุนวัตถุดิบ เช่น Billet[5/] และเศษเหล็กที่ปรับสูงขึ้น รวมถึงต้นทุนค่าพลังงาน ค่าระวางเรือ และค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้นจากผลกระทบของความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ก่อนปรับลดลงเฉลี่ย -9.4% YoY ต่อเดือน ในช่วงมิถุนายน–กันยายน ตามทิศทางราคาเหล็กจีนที่อ่อนตัว เทียบกับฐานราคาที่สูงในปีก่อน ประกอบกับอุปสงค์ในประเทศที่ชะลอลงตามภาวะกิจกรรมทางเศรษฐกิจและกำลังซื้อที่ยังอ่อนแอ ขณะที่ราคาหมวดสุขภัณฑ์เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย (+0.4% YoY) ตามภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ยังไม่ฟื้นตัวเต็มที่ **คาดทั้งปี** 2569 **ราคาวัสดุก่อสร้างมีทิศทางเพิ่มขึ้นจากปี** 2568 **ตามต้นทุนพลังงาน วัตถุดิบ และค่าขนส่งที่อยู่ในระดับสูง** ประกอบกับความต้องการใช้ปูนซีเมนต์และเหล็กที่เพิ่มขึ้นตามการเร่งก่อสร้างโครงการโครงสร้างพื้นฐานภาครัฐ อย่างไรก็ตาม การปรับขึ้นของราคายังถูกจำกัดจากการแข่งขันของสินค้านำเข้าราคาต่ำ โดยเฉพาะเหล็กจากจีน และภาวะตลาดก่อสร้างที่อยู่อาศัยโดยรวมที่ยังคงซบเซา

Figure 9: Construction Material Prices Growth



Source: Ministry of Commerce (MOC)
Note: CMPI = Construction materials price index

Figure 10: Domestic Steel Prices



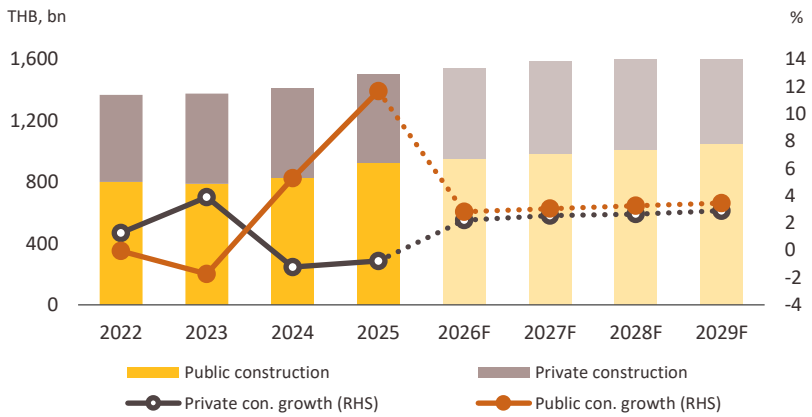
Source: Iron and Steel Institute of Thailand (ISIT)

5/ Billet หรือเหล็กแท่งกึ่งสำเร็จรูป เป็นวัตถุดิบต้นน้ำสำหรับผลิตเหล็กเส้น เหล็กรูปพรรณ และลวดเหล็ก โดยราคามีผลโดยตรงต่อต้นทุนการผลิตเหล็กในประเทศ ปัจจุบันผู้ผลิตไทยยังเผชิญแรงกดดันจาก billet นำเข้าราคาต่ำ โดยเฉพาะจากจีน ซึ่งกระทบต่อความสามารถในการแข่งขัน

แนวโน้มอุตสาหกรรม

ธุรกิจรับเหมาก่อสร้างในช่วงปี 2570–2572 **มีแนวโน้มเติบโตตามมูลค่าการลงทุนก่อสร้างโดยรวมที่คาดว่าจะขยายตัวเฉลี่ย** 2.8–3.3% **ต่อปี** (ภาพที่ 11) **โดยแรงขับเคลื่อนหลักยังมาจากโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ** โดยเฉพาะการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และโครงการสำคัญในพื้นที่ EEC แม้ว่าบางโครงการที่ดำเนินการก่อสร้างต่อเนื่องอาจประสบปัญหาความล่าช้าด้านการเบิกจ่ายงบประมาณในบางปี หรือ Megaproject ใหม่บางโครงการที่อาจยังมีอุปสรรคด้านข้อตกลงในสัญญาที่ยังไม่ลงตัวระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับผู้รับเหมาเอกชน **ด้านการก่อสร้างภาคเอกชนคาดว่าจะฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปตามภาวะเศรษฐกิจ** โดยตลาดที่อยู่อาศัยยังถูกกดดันจากกำลังซื้อที่อ่อนแอ หนี้ครัวเรือนสูง การอนุมัติสินเชื่อที่อยู่อาศัยที่ยังเข้มงวด ตลอดจนสต็อกคงค้างที่ยังสูงโดยเฉพาะโครงการบ้านแนวราบที่ยังรอการฟื้นตัว จึงทำให้การลงทุนก่อสร้างภาคเอกชนยังเร่งตัวได้ไม่มากนัก ขณะที่การลงทุนโครงการอสังหาริมทรัพย์เพื่อรองรับภาคอุตสาหกรรมมีแนวโน้มเติบโตได้ดีกว่า ทั้งนิคมอุตสาหกรรม โรงงาน คลังสินค้า และ Data Center ภายใต้นโยบายส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ การฟื้นตัวของการลงทุนก่อสร้างภาคเอกชนจึงมีแนวโน้มกระจุกตัวในบางโครงการและในบางพื้นที่ที่มีศักยภาพ อาทิ กรุงเทพฯ และปริมณฑล EEC เมืองท่องเที่ยว จังหวัดศูนย์กลางเศรษฐกิจ และพื้นที่ตามแนวโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ ส่วนเมืองรองอาจฟื้นตัวช้ากว่า เนื่องจากยังต้องรอการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงกับศูนย์กลางของภูมิภาค นอกจากนี้ **ผู้รับเหมายังต้องเผชิญความเสี่ยงจากต้นทุนวัสดุก่อสร้างและแรงงานที่ผันผวนในทิศทางสูงขึ้น ซึ่งอาจกดดันอัตรากำไร แม้มูลค่างานก่อสร้างจะเพิ่มขึ้นก็ตาม**

Figure 11: Construction Investment Forecast



% YoY	2024	2025	2026F	2027F	2028F	2029F	2027-2029F
Public	5.2	11.7	2.5-3.0	3.0-3.5	3.0-3.5	3.0-3.5	3.0-3.5
Private	-1.7	-0.8	2.0-2.5	2.5-3.0	2.5-3.0	2.5-3.0	2.5-3.0
Total	**2.2**	**6.5**	**2.5-2.7**	**2.8-3.3**	**2.8-3.3**	**2.8-3.3**	**2.8-3.3**

Source: NESDC
Note: forecast by Krungsri Research

- **มูลค่าการลงทุนก่อสร้างภาครัฐ ในช่วงปี** 2570-2572 **คาดว่าจะขยายตัวเฉลี่ย** 3.0-3.5% **ต่อปี** โดยมีแรงขับเคลื่อนหลักจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ ทั้งโครงการต่อเนื่องและโครงการใหม่ โดยเฉพาะระบบรางทั้งในประเทศและเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน ทางหลวงและมอเตอร์เวย์ ท่าเรือ สนามบิน ตลอดจนระบบสาธารณูปโภคและโครงการที่เกี่ยวเนื่องกับ EEC อย่างไรก็ตาม แรงหนุนจากโครงการขนาดใหญ่อาจไม่เป็นไปตามแผนทั้งหมด เนื่องจากบางโครงการยังมีความไม่แน่นอนด้านการอนุมัติ การจัดหาเงินทุน การส่งมอบพื้นที่ และการแก้ไขสัญญา โดยเฉพาะโครงการสำคัญใน EEC จึงอาจทำให้การประมูลและการรับรู้รายได้ของผู้รับเหมาล่าช้าออกไป

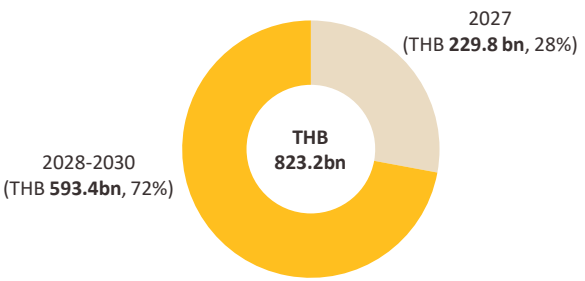
- **โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ EEC มีแนวโน้มทยอยเข้าสู่วงจรการลงทุนรอบใหม่** อาทิ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ซึ่งคาดว่า ในช่วงปี 2570-2572 จะมีการลงทุนพัฒนาอาคารผู้โดยสาร เมืองการบิน และโครงสร้างพื้นฐานหลัก ควบคู่กับการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 และทางขับ (หลังจากได้เริ่มดำเนินงานในระยะแรกที่เป็นส่วนสนับสนุนโครงการแล้วในปี 2569) นอกจากนี้ยังมีโครงการสำคัญอื่นๆ ที่จะเริ่มลงทุนก่อสร้าง อาทิ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางรถไฟช่วงหัวหมาก–ฉะเชิงเทรา–ศรีราชา และรถไฟทางคู่ช่วงศรีราชา–มาบตาพุด ซึ่งจะช่วยเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่อุตสาหกรรม ท่าเรือ และสนามบินได้มากขึ้น

  อย่างไรก็ตาม โครงการเกี่ยวเนื่องกับ EEC ส่วนใหญ่ยังมีแนวโน้มล่าช้ากว่าแผน โดยเฉพาะรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งคาดว่าข้อตกลงด้านเงื่อนไขของสัญญาจะยังไม่แล้วเสร็จในปี 2569 ขณะที่โครงการรถไฟทางคู่ซึ่งภาครัฐเตรียมนำมาพิจารณาเป็นทางเลือกยังต้องทบทวนผลการศึกษา จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม และขออนุมัติงบประมาณ ส่วนท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 แม้งานก่อสร้างทางทะเลใกล้แล้วเสร็จ แต่งานอาคาร ท่าเทียบเรือ และระบบสาธารณูปโภคยังมีประเด็นทางเทคนิคที่ต้องหาข้อยุติ ทำให้การเปิดให้บริการท่าเทียบเรือ F1 เลื่อนไปเป็นปี 2574 ดังนั้น เงินลงทุนก่อสร้างในโครงการที่เชื่อมโยงกับ EEC คาดว่าจะทยอยเข้าสู่ภาคก่อสร้างมากขึ้นในระยะต่อไป แต่ปัจจัยท้าทายด้านความคืบหน้าในการแก้ไขข้อพิพาท ความล่าช้าในกระบวนการอนุมัติโครงการ และปัญหาด้านความต่อเนื่องของนโยบายภาครัฐ อาจยังเป็นข้อจำกัดของอัตราการเติบโตได้

- **โครงการสำคัญในพื้นที่อื่น ๆ เป็นการลงทุนเพื่อเสริมศักยภาพด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน** โดยมุ่งเชื่อมโยงระบบถนน รถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศเข้าด้วยกัน กระทรวงคมนาคมวางแผนดำเนินโครงการในช่วงปี 2570–2573 รวมทั้งสิ้น 313 โครงการ มูลค่าลงทุนประมาณ 823.2 พันล้านบาท แบ่งเป็นโครงการที่จะเริ่มในปี 2570 จำนวน 262 โครงการ วงเงิน 229.8 พันล้านบาท (ในจำนวนนี้เป็นโครงการใหม่ 57 โครงการ วงเงินลงทุนเฉพาะปี 29.1 พันล้านบาท) และโครงการในช่วงปี 2571–2573 อีก 51 โครงการ วงเงิน 593.4 พันล้านบาท (ผู้จัดการออนไลน์, 13 ก.ค. 69) (ภาพที่ 12) โครงการที่สำคัญประกอบด้วย รถไฟความเร็วสูงไทย–จีน ระยะที่ 2 (นครราชสีมา–หนองคาย), รถไฟทางคู่สายใต้, โครงการ Missing Link เชื่อมโครงข่ายรถไฟในกรุงเทพฯ, มอเตอร์เวย์และทางพิเศษสายใหม่ รวมถึงการพัฒนาท่าเรือและท่าอากาศยานในภูมิภาค เช่น ท่าเรือสำราญเกาะสมุย การขยายท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ต และการเพิ่มศักยภาพท่าอากาศยานภูมิภาคหลายแห่ง ทั้งนี้ ภาครัฐมีแนวโน้มใช้รูปแบบการร่วมลงทุนกับเอกชน (Public-Private Partnership: PPP) และการระดมทุนผ่าน กองทุนโครงสร้างพื้นฐานมากขึ้น เพื่อลดข้อจำกัดด้านงบประมาณและผลักดันให้โครงการเดินหน้าได้ตามแผน

ล่าสุด (29 กันยายน 2569) ครม. เห็นชอบกรอบเบิกจ่ายงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจในปีงบประมาณ 2570 รวม 2.79 แสนล้านบาท แบ่งเป็นงานลงทุนตามภารกิจของรัฐวิสาหกิจและโครงการต่อเนื่อง 2.29 แสนล้านบาท ซึ่งเน้นการลงทุนด้านพลังงานและคมนาคมขนส่ง สัดส่วน 40.6% และ 36.2% ตามลำดับ และเห็นชอบกรอบสำหรับการลงทุนเพิ่มเติมระหว่างปีอีก 5 หมื่นล้านบาท คาดว่าจะช่วยหนุนการลงทุนก่อสร้างภาครัฐให้ขยายตัวต่อเนื่อง โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบไฟฟ้า ทั้งนี้ ขึ้นกับความคืบหน้าของโครงการและการเบิกจ่ายตามแผน

Figure 12: Transport Investment Plan (2027-2030) by Implementation Period



Source: mgronline (Jul 2026), compiled by Krungsri Research

Table 2: New Transport Projects in 2027

ด้าน	จำนวนโครงการ	วงเงินเฉพาะปี 2570 (พันล้านบาท)	ตัวอย่างโครงการ
ถนน	10	0.77	ยกระดับโครงข่ายสายหลักสู่ภาคใต้ช่วงปราณบุรี–หาดใหญ่, โครงข่ายทางหลวงสงขลา–สตูล, Thailand Riviera ช่วงชุมพร–สงขลา, แก้ปัญหาจราจรในสมุทรปราการ เชียงใหม่ และชลบุรี, ถนนสาย ค2 ผังเมืองรวมสุไหงโก-ลก
ขนส่งทางบก	18	25.53	เช่ารถโดยสาร EV 800 คัน, ปรับปรุงสถานีขนส่งจตุจักรและสถานีเดินรถรังสิต, พัฒนาศูนย์ควบคุมการเดินรถด้วย GPS และยกระดับจุดตรวจรถเป็นสถานีถาวร
ระบบราง	7	0.01	ศึกษารถไฟสายใหม่ลาดกระบัง–สมุทรสาคร–ปากท่อ ตามแนว MR10, รถไฟสายนครสวรรค์–นครปฐม–สมุทรสาคร ตามแนว MR1
ทางน้ำ	9	0.85	ก่อสร้างท่าเรือบ้านหาดทรายยาว จ.สตูล, ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำเศรษฐกิจ, สำรวจออกแบบการขุดลอกแม่น้ำท่าจีน, พัฒนาระบบความปลอดภัยเรือโดยสารในระยอง และส่งเสริมเรือสำราญที่ท่าเรือกรุงเทพ
อากาศ	13	1.98	ก่อสร้างศูนย์ขนส่งผู้โดยสารท่าอากาศยานกระบี่, อาคารศูนย์ฝึกการบินหัวหิน ระยะที่ 2, ติดตั้งระบบตรวจสอบอัตลักษณ์ที่ท่าอากาศยานกระบี่และอุดรธานี
รวม	57	29.14	

Source: mgronline.com (Jul, 2026), compiled by Krungsri Research

Table 3: Six Transport Infrastructure Projects Connecting Thailand, Lao PDR, Vietnam, and China

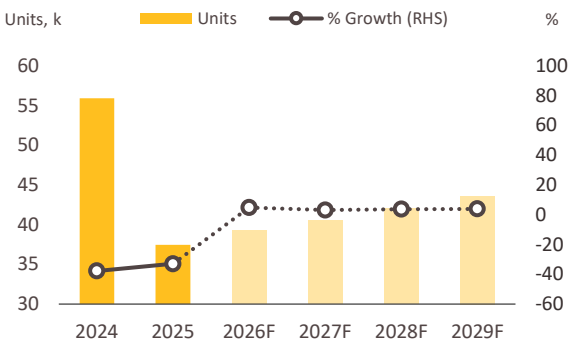
โครงการ	ระยะทาง (กม.)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	กำหนดแล้วเสร็จ	สถานะล่าสุด
1. ไฮสปีดไทย–จีน ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ–นครราชสีมา	250.77	179,412	ทดลองเดินรถปี 2574	คืบหน้า 55.27% จาก 14 สัญญา: แล้วเสร็จ 2 สัญญา ก่อสร้าง 10 สัญญา และยังไม่เริ่ม 2 สัญญา
2. ไฮสปีดไทย–จีน ระยะที่ 2 นครราชสีมา–หนองคาย	357.12	341,351	เริ่มก่อสร้างปี 2570 และแล้วเสร็จปี 2574	เตรียมประกวดราคางานโยธา 8 สัญญาภายในเดือน ธ.ค. 2569
3. รถไฟทางคู่ขอนแก่น–หนองคาย	167	28,679	เปิดบริการปี 2571	อยู่ระหว่างก่อสร้าง คืบหน้า 9.6%
4. รถไฟทางคู่สายใหม่ บ้านไผ่–มุกดาหาร–นครพนม	354	66,848	สัญญา 2 ปี 2571 และสัญญา 1 ปี 2572	สัญญา 1 คืบหน้า 58.53% และสัญญา 2 คืบหน้า 12.53% โดยงานล่าช้ากว่าแผน
5. สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 6 อุบลราชธานี–สาละวัน	1.6	5,221	อยู่ระหว่างปรับแบบถนนฝั่ง สปป.ลาว จาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร เพื่อเชื่อมทางหลวง R13	อยู่ระหว่างเตรียมโครงการ
6. ศูนย์การขนส่งสินค้าชายแดนนครพนม		1,361	เตรียมเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์	งานก่อสร้าง เครื่องมือ และระบบแล้วเสร็จ เตรียมเชื่อมการขนส่งทางถนน–ทางรางและบริการศุลกากรแบบ One Stop Service
รวมทั้งหมด		622,872		

Source: Thansettakij (Aug, 2026)

- **มูลค่าการลงทุนก่อสร้างภาคเอกชน คาดว่าจะขยายตัวเฉลี่ย 2.5-3.0% ต่อปี ในช่วงปี 2570-2572** จากแรงกดดันในภาคที่อยู่อาศัยที่คาดว่าจะกลับมาขยายตัวได้ในระดับต่ำ ขณะที่การก่อสร้างในภาคอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรมยังเติบโตดี

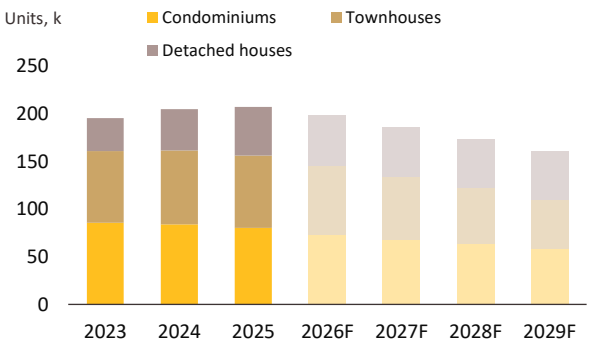
  - **โครงการก่อสร้างที่อยู่อาศัย คาดว่าจะฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปในช่วงปี 2570–2572** หลังผู้ประกอบการชะลอเปิดโครงการใหม่และเร่งระบายสต็อกในช่วงปี 2568–2569 **โดยคาดว่าจำนวนยูนิตเปิดขายใหม่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล (BMR) จะกลับมาขยายตัว 3.2-4.0% ต่อปี หรือประมาณ 4.0-4.4 หมื่นยูนิตต่อปี ในช่วงปี 2570-2572** (ภาพที่ 13) (ที่มา: วิจัยกรุงศรี, ต.ค. 69) โดยเฉพาะโครงการคอนโดมีเนียมและทาวเฮ้าส์ที่การก่อสร้างมีโอกาสฟื้นตัวได้เร็วกว่าโครงการบ้านเดี่ยว หลังจากการชะลอการเปิดโครงการใหม่ของผู้ประกอบการในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมาจากภาวะตลาดอสังหาฯ ที่ซบเซาต่อเนื่องทำให้คาดว่าสต็อกที่อยู่อาศัยจะมีทิศทางปรับลดลง (ภาพที่ 14) โดยการลงทุนก่อสร้างจะกระจุกตัวในทำเลที่มีกำลังซื้อและศักยภาพสูง เช่น พื้นที่ใจกลางเมือง แนวรถไฟฟ้า และจังหวัดท่องเที่ยวหรืออุตสาหกรรม แรงหนุนมาจากเศรษฐกิจที่ทยอยฟื้นตัว มาตรการลดค่าธรรมเนียมการโอนและจดจำนองที่ต่อเนื่องถึงกลางปี 2570 รวมถึงการขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าและมอเตอร์เวย์ อย่างไรก็ตาม การเติบโตจะยังอยู่ในระดับต่ำเนื่องจากกำลังซื้อยังต้องใช้เวลาในการฟื้นตัว ท่ามกลางภาระหนี้ครัวเรือนและแนวโน้มการปฏิเสธสินเชื่อที่ยังสูง อุปทานสะสมที่มีอยู่จำนวนมาก และต้นทุนก่อสร้างที่ผันผวนในทิศทางสูงขึ้น ส่งผลให้ผู้ประกอบการยังเน้นพัฒนาโครงการระดับกลางบนถึงบน ซึ่งจะเอื้อต่อผู้รับเหมารายใหญ่มากกว่ารายเล็ก

Figure 13: New Launch of Housing Projects in BMR



Source: Agency for Real Estate Affairs (AREA), Forecast by Krungsri Research

Figure 14: Housing Stocks (Unsold Units)

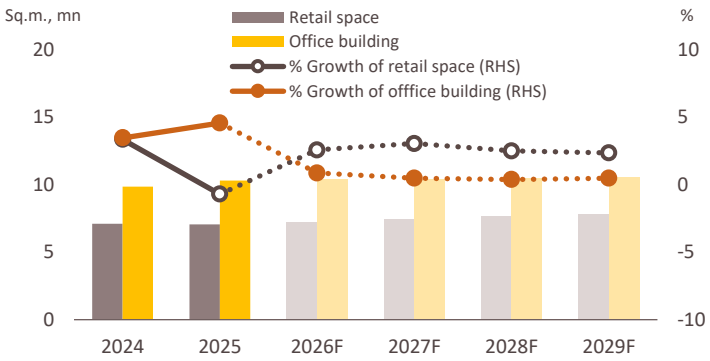


Source: AREA, forecast by Krungsri Research

  - **การก่อสร้างโรงงานและนิคมอุตสาหกรรม คาดว่าจะขยายตัวต่อเนื่องในปี 2570-2572 โดยเฉพาะในพื้นที่ EEC** จากการย้ายฐานการผลิตของนักลงทุนต่างชาติมายังอาเซียน การลงทุนในเทคโนโลยีขั้นสูง และมาตรการส่งเสริมการลงทุนของรัฐ สะท้อนจากคำขอรับและอนุมัติส่งเสริมการลงทุนจาก BOI ครึ่งแรกปี 2569 มูลค่ารวม 1.47 ล้านล้านบาท (+36.7% YoY) และ 1.31 ล้านล้านบาท (+44.5% YoY) ตามลำดับ นำโดยธุรกิจดิจิทัลและ Data Center รวมถึงอิเล็กทรอนิกส์ โลจิสติกส์ และยานยนต์ โดยเฉพาะธุรกิจดิจิทัลและ Data Center ที่จำนวนโครงการและมูลค่าการอนุมัติส่งเสริมการลงทุนเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 79.6% YoY และ 161.2% YoY ตามลำดับ ส่วนด้านอุปทาน คาดว่าพื้นที่ก่อสร้างมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น พิจารณาจากผู้ประกอบการนิคมฯ เช่น บมจ.อมตะ คอร์ปอเรชั่น (AMATA) และ บมจ. ดับบลิวเอชเอ คอร์ปอเรชั่น (WHA) ที่มีแผนลงทุนรวมกว่า 19,000 ล้านบาท เพื่อพัฒนาที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน อย่างไรก็ตาม การลงทุนก่อสร้างโรงงานและนิคมอุตสาหกรรมยังมีความเสี่ยงภายใต้ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ ต้นทุนพลังงาน–ขนส่ง และความไม่ต่อเนื่องของนโยบายรัฐ

  - **โครงการก่อสร้างอาคารเพื่อการพาณิชย์ คาดว่าจะขยายตัวจำกัด ในช่วงปี 2570–2572 และกระจุกตัวในทำเลศักยภาพ** โดยอุปทานพื้นที่ค้าปลีกจะทยอยเพิ่มขึ้นตามโครงการมิกซ์ยูสและศูนย์การค้าขนาดใหญ่ แรงหนุนจากการทยอยฟื้นตัวของการบริโภคและการท่องเที่ยว รวมถึงการขยายตัวของชุมชนตามแนวรถไฟฟ้า *ทั้งนี้ คาดว่าอุปทานใหม่ของพื้นที่ค้าปลีกใน BMR จะเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 2.2–3.0% ต่อปี หรือราว 7.6 ล้านตารางเมตร/ปี* ด้านอาคารสำนักงาน การก่อสร้างใหม่มีแนวโน้มชะลอลงจากภาวะอุปทานส่วนเกินและความต้องการเช่าที่ฟื้นตัวจำกัด โดยอุปสงค์จะกระจุกตัวในอาคารเกรด A และ A+ ที่ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม ส่งผลให้การลงทุนเน้นปรับปรุงอาคารเดิมมากกว่าพัฒนาโครงการใหม่ *ดังนั้น การเติบโตของอุปทานพื้นที่อาคารสำนักงานคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำเพียง 0.1-0.7% ต่อปี (ภาพที่ 15)*

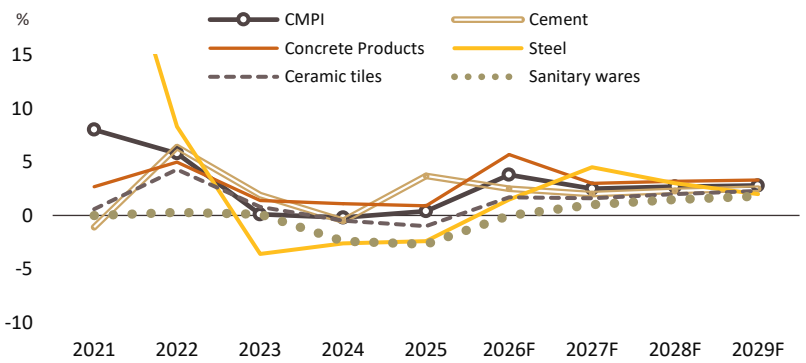
Figure 15: Total Supply of Retail Space and Office Building in BMR



Source: CBRE, forecast by Krungsri Research

- **ราคาวัสดุก่อสร้างในประเทศโดยรวม ในปี 2570-2572 มีแนวโน้มปรับเพิ่มขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไปประมาณ 2.0-3.0%** ตามอุปสงค์จากโครงการโครงสร้างพื้นฐานของรัฐและการลงทุนภาคเอกชน โดยเฉพาะปูนซีเมนต์ คอนกรีต และอุปกรณ์ไฟฟ้า แต่อาจยังเผชิญแรงกดดันจากต้นทุนพลังงาน ค่าขนส่ง และราคาทองแดง ขณะที่ราคาเหล็กก่อสร้างมีแนวโน้มขยายตัวในอัตราชะลอลง เนื่องจากอุปทานส่วนเกินของจีน การเพิ่มกำลังการผลิตในอาเซียน และมาตรการกีดกันทางการค้าของประเทศสำคัญ รวมถึงมาตรา 232 ของสหรัฐฯ[6/] ซึ่งอาจผลักดันให้เหล็กส่วนเกินจากจีนไหลเข้าสู่ตลาดอาเซียนและเพิ่มแรงกดดันในการแข่งขันด้านราคาภายในประเทศ แม้ความต้องการใช้ในประเทศจะมีทิศทางปรับตัวดีขึ้น

Figure 16: Construction Material Price Growth



Source: MOC, forecast by Krungsri Research
Note: CMPI = Construction materials price index

- **โอกาสของธุรกิจรับเหมาก่อสร้างในตลาดต่างประเทศ** ผู้รับเหมารายใหญ่ที่มีฐานเงินทุนแข็งแกร่ง ประสบการณ์บริหารโครงการขนาดใหญ่ และมีความเชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม มีโอกาสขยายธุรกิจรับเหมาก่อสร้างในตลาดต่างประเทศเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในตลาดอาเซียน ตะวันออกกลาง และแอฟริกา ที่ยังมีการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง ทั้งระบบคมนาคม พลังงาน สาธารณูปโภค นิคมอุตสาหกรรม และการพัฒนาเมือง โดยผู้รับเหมาไทยอาจเข้าร่วมประมูลโดยตรง ร่วมทุนกับพันธมิตรท้องถิ่น หรือรับงานในฐานะผู้รับเหมาช่วงของโครงการขนาดใหญ่ ขณะที่ SMEs มีโอกาสรับงานก่อสร้างเฉพาะทาง งานระบบวิศวกรรม งานติดตั้งและซ่อมบำรุง รวมถึงเป็นผู้รับเหมาช่วงของโครงการขนาดใหญ่ในท้องถิ่น แต่ส่วนใหญ่จะยังมีข้อจำกัดด้านเงินทุน เทคโนโลยี และคุณสมบัติในการประมูลงาน อย่างไรก็ตาม การขยายตลาดต่างประเทศยังเผชิญความเสี่ยงจากการแข่งขันกับผู้รับเหมาจากจีน อินเดีย และเกาหลี ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ต้นทุนค่าขนส่งวัสดุก่อสร้าง รวมถึงความไม่แน่นอนด้านการเมือง กฎระเบียบ และภูมิรัฐศาสตร์ของแต่ละประเทศ ซึ่งอาจส่งผลต่อความมั่นคงด้านรายได้ของโครงการ

6/ กรณีเหล็กและอลูมิเนียม สหรัฐฯ เก็บภาษีนำเข้าเหล็กและอะลูมิเนียมทั่วไปที่ 50% ขณะที่สินค้าต่อเนื่องบางประเภทอยู่ที่ 25% โดยสินค้าจากสหราชอาณาจักรที่เข้าเงื่อนไขได้รับอัตราพิเศษ 15–25% (ที่มา: The White House, 1 มิ.ย. 2569)

- **ปัจจัยจำกัดการเติบโตทางธุรกิจในช่วงปี 2570-2572** ได้แก่

  - **ความไม่แน่นอนทางการเมือง** ยังเป็นปัจจัยเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้เป็นระยะและอาจส่งผลถึงความต่อเนื่องในการดำเนินโครงการโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ โดยเฉพาะการอนุมัติและเบิกจ่ายงบประมาณที่อาจล่าช้า รวมถึงการทบทวนหรือปรับเปลี่ยนนโยบายและลำดับความสำคัญของโครงการที่อาจมีผลให้การเปิดประมูลและการเริ่มก่อสร้างบางโครงการเลื่อนออกไป ตลอดจนผลต่อความเชื่อมั่นของภาคเอกชนที่อาจชะลอการตัดสินใจลงทุนโครงการใหม่และขยายกิจการ

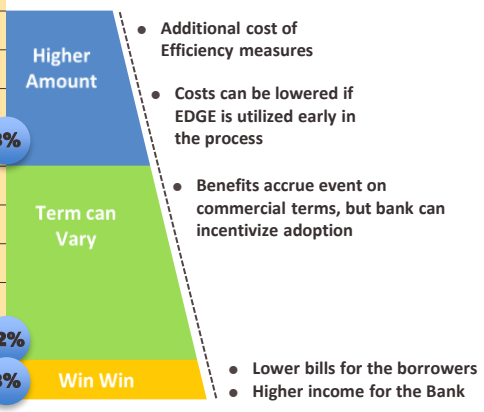
  - **ภาวะขาดแคลนแรงงานก่อสร้าง** เป็นปัญหาเชิงโครงสร้างที่มีแนวโน้มรุนแรงขึ้น จากการเดินทางกลับประเทศของแรงงานกัมพูชาภายหลังข้อพิพาทชายแดนไทย-กัมพูชาที่ยังยืดเยื้อ การตรวจสอบและกำกับดูแลการจ้างแรงงานต่างด้าวให้เป็นไปตามกฎหมายของไทยที่เข้มงวดขึ้น รวมถึงข้อจำกัดในการนำเข้าแรงงานเมียนมา ส่งผลให้ต้นทุนการจัดหาแรงงานเพิ่มขึ้นและเกิดการแข่งขันแย่งชิงแรงงานกับภาคการผลิตและบริการ ปัญหาดังกล่าวอาจเพิ่มความเสี่ยงต่อผู้รับเหมาในการส่งมอบงานล่าช้า โดยเฉพาะรายกลางและรายเล็ก ซึ่งมีข้อจำกัดในการลงทุนเทคโนโลยีทดแทนแรงงาน จนบางรายอาจประสบปัญหาขาดทุนหรือทิ้งงาน

  - **การเข้ามาแย่งตลาดรับเหมาก่อสร้างของผู้ประกอบการต่างชาติ** โดยเฉพาะผู้รับเหมาก่อสร้างรายใหญ่จากจีนที่เข้ามาร่วมรับงานก่อสร้างโครงการเมกะโปรเจ็กต์ โดยร่วมทุน (Joint Venture) กับผู้รับเหมาก่อสร้างไทย เช่น รถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูง รวมถึงโครงการขนาดกลางและเล็กที่เป็นบริษัทรับเหมาก่อสร้างจีนซึ่งเข้ามาลงทุนโดยตรง (Direct Investment) ทำให้ผู้ประกอบการรับเหมาก่อสร้างไทยได้รับผลกระทบในการแข่งขันกับผู้ประกอบการจีนหลายด้าน ทั้งด้านราคา ด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม ซึ่งเพิ่มแรงกดดันทางธุรกิจให้กับผู้ประกอบการรายย่อย อย่างไรก็ตาม แรงกดดันด้านการแข่งขันอาจทยอยผ่อนคลายลง จากเหตุอาคารถล่มจากแผ่นดินไหวในเดือนมีนาคม 2568 มีผลให้ภาครัฐยกระดับการกำกับดูแลผู้รับเหมางานก่อสร้าง โดยปรับปรุงระบบ “สมุดพกผู้รับเหมา” เพื่อใช้ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงาน รวมถึงสามารถปรับลดระดับชั้นหรือเพิกถอนทะเบียนผู้รับเหมาที่ไม่เป็นไปตามเกณฑ์ ตามกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับผู้ที่มีสิทธิขอขึ้นทะเบียนผู้ประกอบการ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2569 ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อ 13 มกราคม 2569 และมีผลบังคับใช้แล้ว (กรมบัญชีกลาง, 2569) มาตรการดังกล่าวอาจเอื้อให้ผู้รับเหมาสัญชาติไทยโดยเฉพาะรายใหญ่ที่มีคุณสมบัติและผลงานผ่านเกณฑ์มีโอกาสรับงานและสะสม Backlog เพิ่มขึ้น

- **ตลาดก่อสร้างสีเขียว (Green Construction) เป็นทั้งโอกาสและปัจจัยท้าทายทางธุรกิจ** โดยมีแรงหนุนจากกระแสด้านสิ่งแวดล้อม ความต้องการอาคารประหยัดพลังงาน มาตรการสนับสนุนจากภาครัฐในการลงทุนพัฒนาอาคารสีเขียว[7/] รวมถึงพฤติกรรมผู้บริโภคที่ให้ความสำคัญกับการอยู่อาศัยและใช้ชีวิตอย่างยั่งยืนมากขึ้น โดยเฉพาะการประหยัดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานในระยะยาว ส่งผลให้การก่อสร้างสีเขียวและอาคารสีเขียวมีแนวโน้มได้รับความสนใจเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ รายงาน Banking on Green Buildings ได้ประเมินว่า แม้อาคารเขียวจะทำให้ต้นทุนในการพัฒนาโครงการเพิ่มสูงขึ้น และอาจเพิ่มภาระทางการเงินแก่ผู้ถือครองอาคารในช่วงเริ่มต้น แต่มูลค่าที่ได้จากการประหยัดค่าใช้จ่ายด้านไฟฟ้าและเชื้อเพลิงสามารถชดเชยค่างวดที่เพิ่มขึ้น และช่วยลดต้นทุนการถือครองอาคารโดยรวมได้ในระยะยาว (ภาพที่ 17) อย่างไรก็ตาม ระยะเวลาคืนทุนของแต่ละโครงการจะแตกต่างกัน ตามประเภทอาคาร ประเภทวัสดุก่อสร้าง และเทคโนโลยีที่ใช้ในการพัฒนา

Figure 17: Comparison of Monthly Ownership Costs between Standard and Green Buildings

	Standard building: Standard mortgage	Green Building: Green Mortgage
Base purchase cost	50,000	50,000
Green measure (3% higher costs)		1,500
20% down payment	(10,000)	(10,300)
Loan amount	40,000	41,200
Rate	11%	11%
Term	20 yrs	20 yrs
Monthly payment	$413	$425
Utility savings (20%)		(20)
Cost of monthly ownership	$413	$405
Bank income (yr 1)	4,317	4,502



Source: UNEP FI and GlobalABC, Banking on Green Buildings (2024), Figure 13, p. 21; adapted from IFC (2019). The figures represent an illustrative case based on IFC (2019) and should not be interpreted as averages across all projects.

7/ อาคารสีเขียว (Green building) คือ อาคารที่สร้างขึ้นโดยใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ และรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมตลอดวัฏจักรชีวิต (life cycle) ของตัวอาคาร

ทั้งนี้ การก่อสร้างสีเขียวถือเป็นจุดเริ่มต้นสำคัญของการพัฒนาไปสู่อาคารเขียว โดยครอบคลุมตั้งแต่การออกแบบ การเลือกใช้วัสดุคาร์บอนต่ำและวัสดุหมุนเวียน การลดการใช้ทรัพยากรและขยะจากการก่อสร้าง (ตารางที่ 4) ตลอดจนการควบคุมกระบวนการก่อสร้างให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งเทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น โดรนและหุ่นยนต์ การพิมพ์สามมิติ (3D Printing), BIM, Modular Construction และ Digital Twin จะมีบทบาทในการเพิ่มประสิทธิภาพ ลดการพึ่งพาแรงงาน และสนับสนุนการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า เมื่อรวมกับระบบการบริหารจัดการอาคารที่ประหยัดพลังงานและน้ำ การใช้พลังงานหมุนเวียน และการคำนึงถึงสุขภาวะของผู้ใช้อาคาร จะพัฒนาไปสู่โครงการอาคารสีเขียวที่จะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้ตลอดวัฏจักรชีวิต ตั้งแต่ขั้นตอนการก่อสร้าง การใช้งาน ไปจนถึงการรื้อถอนและนำวัสดุกลับมาใช้ใหม่

อย่างไรก็ตาม เทคโนโลยีเหล่านี้ต้องใช้เงินลงทุนสูงและมีความซับซ้อนในการบริหารจัดการ จึงเอื้อประโยชน์ต่อผู้รับเหมารายใหญ่ที่มีความพร้อมด้านเงินทุนและบุคลากร โดยสามารถนำเทคโนโลยีมาช่วยยกระดับคุณภาพ ความปลอดภัย และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน ควบคู่กับการตอบสนองความต้องการของตลาดก่อสร้างสีเขียวที่เพิ่มขึ้น **ขณะที่ผู้รับเหมา SMEs ส่วนใหญ่เผชิญข้อจำกัดด้านเงินทุน บุคลากร และความพร้อมทางเทคโนโลยี ทำให้การปรับตัวสู่ตลาดก่อสร้างสีเขียวยังคงค่อยเป็นค่อยไป** โดยเริ่มจากเทคโนโลยีที่เข้าถึงง่าย การเลือกใช้วัสดุที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม หรือการรับเหมาช่วงจากผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีโครงการสีเขียว อย่างไรก็ตาม หากผู้รับเหมาสามารถพัฒนาทักษะแรงงานและเข้าถึงแหล่งเงินทุนหรือมาตรการสนับสนุนจากภาครัฐได้มากขึ้น ก็จะช่วยเพิ่มโอกาสในการรับงานและเสริมศักยภาพการแข่งขันในระยะยาว

Table 4: Green Construction: Avoid–Shift–Improve

การลดการปล่อยคาร์บอนและการใช้ทรัพยากรตลอดกระบวนการก่อสร้าง		
หลีกเลี่ยง ลดความต้องการใช้วัสดุใหม่	**ปรับเปลี่ยน** เปลี่ยนไปใช้วัสดุทางเลือก	**ปรับปรุง** ลดการปล่อยคาร์บอนจากวัสดุแบบดั้งเดิม
• เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พื้นที่และวัสดุ • ปรับปรุงและปรับเปลี่ยนการใช้งานอาคารเดิม • นำส่วนประกอบอาคารและวัสดุกลับมาใช้ซ้ำ	• ใช้วัสดุคาร์บอนต่ำและวัสดุรีไซเคิล • ใช้วัสดุชีวภาพ เช่น ไม้และไม้ไผ่ • เลือกใช้วัสดุที่มีเอกสารรับรองข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมของผลิตภัณฑ์ (Environmental Product Declaration: EPD)	• ลดการปล่อยคาร์บอนจากปูนซีเมนต์ เหล็ก และอะลูมิเนียม • เพิ่มการผลิตเหล็กจากเศษเหล็กโดยใช้เตาหลอมไฟฟ้า (Electric Arc Furnace: EAF) • นำเกณฑ์ด้านคาร์บอนมาใช้ในการจัดซื้อวัสดุ

Source: Adapted from UNEP, Global Status Report for Buildings and Construction 2025–2026, pp. 38–40.

วิจัยกรุงศรี

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ

ผู้บริหารสายงานวิจัยและหัวหน้าทีมวิจัยเศรษฐกิจ

ทีมวิจัยเศรษฐกิจ

สุจิต ชัยวิชญชาติ

ผู้บริหารทีมวิจัยเศรษฐกิจมหภาค

วนิชา ดิเรกอุดมศักดิ์

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส

ปิยะวดี จิระศิริสุวรรณ

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส

ทรรศิน กลิ่นถนอม

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส

กฤตพร ศิริใจชิงกุล

นักเศรษฐศาสตร์

ศุภสิน อิทธิพัทธ์วงศ์

นักเศรษฐศาสตร์

วณัช บัณฑิตาโสภณ

นักเศรษฐศาสตร์

ทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

พูลสุข นิลกิจศรานนท์

ผู้บริหารทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ณธัญอร รัตนาธรรมวัฒน์

นักวิจัยอาวุโส

นฤชยา สาตแฟง

นักวิจัย

ปริญญา มิ่งสกุล

นักวิจัย

ชณัฐฐา ธาระรส

นักวิจัย

ทีมบริหารระบบข้อมูลวิจัย

ธมณ เสริญสุขสกุล

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล

เชิดศักดิ์ ศรีชัยตัน

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล

วงศกร แก้วอุดทัง

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล

ทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ธเนศ มหัทธนาลัย

ผู้บริหารทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ดร.ปฏิญญา หรรษ์อิทธินันต์

นักวิเคราะห์อาวุโส (IECC Project, Petrochemicals, Refinery, Bio-Diesel, Ethanol, Plastic)

ชัยวัช โชวเจริญสุข

นักวิเคราะห์อาวุโส (Agriculture, Agri-Machinery, Fertilizer)

ณัฐชาติ วิรุฬหอัศว

นักวิเคราะห์อาวุโส (Agriculture, Food & Beverages, Restaurant, FTA)

พุทธชาด ลุนคำ

นักวิเคราะห์อาวุโส (Construction Contractors, Construction Materials, Hotels, Steel)

พัชรา กลิ่นชวนชื่น

นักวิเคราะห์อาวุโส (Real Estate)

ธรัทนล ศรีทองเติม

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industrial Estate, Mobile Operator, Modern Trade, Mass Transit, Transportation)

ประพันธ์ ลีน้อย

นักวิเคราะห์ (Power Generation, Renewable Energy, ESG, Taxonomy)

ศุภวัฒน์ โชคสวัสดิ์ไพศาล

นักวิเคราะห์ (Automobile, Auto Part, Auto-Hire Purchase)

รพีภูมิ ลาภมาก

นักวิเคราะห์ (Electronics & Electrical Appliances, PCB, Data Center, Digital)

ฉัตรวลี เมธาสถิตย์สุข

นักวิเคราะห์ (Healthcare, Pharmaceutical, Medical Devices)