



มูลค่าก่อสร้างภาครัฐ ปี'65-66 คาดขยายตัวจาก Mega projects แต่ยังมีหลายปัจจัยเสี่ยงที่ต้องติดตาม

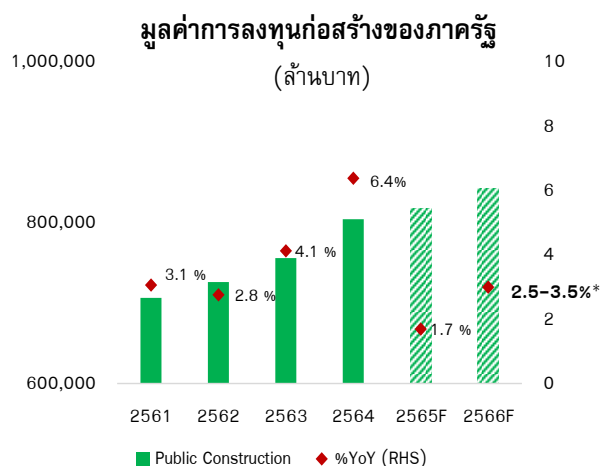
- มูลค่าการลงทุนก่อสร้างภาครัฐในช่วงที่เหลือของปี 2565 ต่อเนื่องไปจนถึงปี 2566 คาดว่าจะขยายตัวจากฐานที่ต่ำในช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าและการกลับมาเดินหน้าก่อสร้างโครงการต่อเนื่องได้ภายหลังการหยุดชะงักและล่าช้าในช่วงโควิด-19 ที่ผ่านมา รวมไปถึงยังมีโครงการประมุลใหม่ๆ ที่จะเริ่มก่อสร้างในช่วงปี 2566
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ประเมินมูลค่าการลงทุนก่อสร้างภาครัฐในปี 2566 จะอยู่ที่ราว 8.4-8.5 แสนล้านบาท ขยายตัว 2.5-3.5% โตจากฐานต่ำปี 2565 ที่คาดว่าจะอยู่ที่ 1.7% โดยแรงขับเคลื่อนสำคัญของปี 2566 ยังมาจากโครงการลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานภาครัฐขนาดใหญ่ (Mega projects) โดยเฉพาะโครงการในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ระยะที่ 1 และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้
- อย่างไรก็ตาม ความท้าทายของธุรกิจที่เกี่ยวข้องในช่วงข้างหน้า ยังคงอยู่ที่การบริหารต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็น ต้นทุนวัสดุก่อสร้าง ต้นทุนแรงงาน ต้นทุนทางการเงิน รวมถึงการวางแผนรับมือกับความเสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมที่อาจทำให้การก่อสร้างเกิดความเสียหายและล่าช้าในบางพื้นที่

การลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานภาครัฐเป็นหนึ่งในเครื่องยนต์สำคัญที่จะช่วยยกระดับการพัฒนาและขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานทางบก ราง น้ำ และอากาศ ทั้งนี้ จากพระราชบัญญัติรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 ทางกระทรวงคมนาคมเป็นหนึ่งในกระทรวงที่ได้รับจัดสรรงบประมาณมากที่สุด โดยมีวงเงินงบประมาณรวมราว 2.28 แสนล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2565 ราว 9.8% โดยส่วนใหญ่จะเป็นงบรายจ่ายลงทุนของกระทรวงคมนาคมราว 2.02 แสนล้านบาท โดยมีแผนที่จะพัฒนาโครงการลงทุนก่อสร้างพื้นฐานทั้งโครงการต่อเนื่องและโครงการใหม่ ขณะเดียวกันโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่หลายโครงการมีความคืบหน้าตามลำดับ

ศูนย์วิจัยกสิกรไทยประเมินมูลค่าการลงทุนก่อสร้างภาครัฐ¹ ปี 2566 อยู่ที่ราว 8.4-8.5 แสนล้านบาท หรือคาดว่าจะเติบโตอยู่ในกรอบ 2.5-3.5% ซึ่งเป็นการขยายตัวจากฐานต่ำในปี 2565 ที่คาดว่าจะขยายตัว 1.7% (ครั้งแรกของปี 2565 มีอัตราการเติบโต -2.9%) โดยแรงขับเคลื่อนหลักจะยังมาจากโครงการลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ (Mega projects)

¹ มูลค่าก่อสร้างภาครัฐคิดเป็นสัดส่วน 60% ของมูลค่าก่อสร้างทั้งหมด ที่เหลืออีกประมาณ 40% คือมูลค่าก่อสร้างภาคเอกชน

แบ่งเป็นโครงการก่อสร้างต่อเนื่องซึ่งคาดว่าจะมีสัดส่วนเม็ดเงินลงทุนราว 65%² ขณะที่อีก 35%² จะเป็นโครงการใหม่ๆ ที่จะเริ่มก่อสร้างในปี 2566 ซึ่งส่วนใหญ่จะยังเป็นการปรับปรุงพื้นที่ก่อสร้าง การเวนคืนที่ดิน และงานก่อสร้างเบื้องต้น



ที่มา : NESDC และคาดการณ์โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

* ภายใต้สมมติฐานที่ทางภาครัฐไม่ได้มีงบประมาณเพิ่มเติม

สรุปโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานภาครัฐที่สำคัญ

โครงการต่อเนื่อง	ปีที่คาดว่าจะก่อสร้างเสร็จ
มอเตอร์เวย์สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81)	2567
สนามบินอู่ตะเภา	2568
ท่าเรือมาตาพุด ระยะที่ 3	2568
ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	2568
รถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีน ระยะที่ 1 (กรุงเทพฯ-นครราชสีมา)	2570
รถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ (เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ)	2570

โครงการใหม่ที่จะก่อสร้างภายในปี 2566	ปีที่คาดว่าจะก่อสร้างเสร็จ
รถไฟฟ้าสายสีส้ม (บ้านใหม่-นครพนม)	2569
มอเตอร์เวย์สาย M9 วงแหวนตะวันตก (ช่วงบางขุนเทียน-บางบัวทอง)	2569
รถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก (บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย)	2570
รถไฟฟ้าสายเหนือ (เด่นชัย-เชียงใหม่)	2571
รถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)	2572

ที่มา : รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานภาครัฐที่สำคัญในปี 2566 จะเป็นโครงการในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) โดยเฉพาะโครงการสนามบินอู่ตะเภา โครงการท่าเรือมาตาพุดระยะที่ 3 และโครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 นอกจากนี้จะมีโครงการที่คาดว่าจะเดินหน้าก่อสร้างได้ต่อเนื่อง เช่น โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีน ระยะที่ 1 และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ที่ได้เริ่มก่อสร้างในช่วงครึ่งหลังของปี 2565 ขณะที่ ในระยะข้างหน้ายังต้องติดตามแผนโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐอื่นๆ ที่อาจจะมีการลงทุน เช่น โครงการแลนด์บริดจ์ ชุมพร-ระนอง โครงการทางพิเศษ สายเมืองใหม่-เกาะแก้ว-กะทู้-ป่าตอง (M7) เป็นต้น

ทั้งนี้ ในช่วงระหว่างก่อสร้างโครงการต่างๆ ของภาครัฐ การลงทุนก่อสร้างจะช่วยขับเคลื่อนและสร้างโอกาสให้แก่อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น ธุรกิจรับเหมาก่อสร้างทั้งรายใหญ่ที่มีส่วนร่วมในโครงการลงทุนขนาดใหญ่และรายย่อยที่จะได้ประโยชน์จากการเป็นผู้รับเหมาช่วง (Sub-contractor) ตลอดจนธุรกิจผลิตและค้าขายวัสดุก่อสร้างที่จะได้รับอานิสงส์จากความต้องการใช้วัสดุก่อสร้างในโครงการต่างๆ รวมไปถึงภายหลังโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ น่าจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการขนส่งสินค้าซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งโลจิสติกส์และสร้างความสะดวกสบายให้แก่ประชาชน

² ตัวเลขประเมินเบื้องต้น ภายใต้สมมติฐานสถานการณ์ปกติ ไม่มีเหตุการณ์รุนแรงที่ทำให้การก่อสร้างหยุดชะงัก เช่น น้ำท่วมหนัก

อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการกลุ่มต่าง ๆ โดยเฉพาะผู้รับเหมาก่อสร้างยังน่าจะต้องเผชิญกับความเสี่ยงและปัจจัยท้าทายในช่วงที่เหลือของปีนี้ต่อเนื่องถึงปี 2566 ไม่ว่าจะเป็น

1. ต้นทุนการก่อสร้างที่ยังทรงตัวอยู่ในระดับสูงกว่าช่วงก่อนโควิด-19 ไม่ว่าจะเป็น

● ต้นทุนวัสดุก่อสร้างที่ยังทรงตัวในระดับสูง

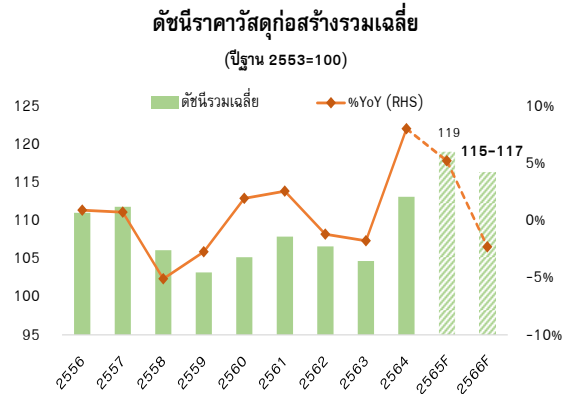
แม้จะเริ่มเห็นการลดลงของดัชนีราคาวัสดุก่อสร้างหลังจากราคาลินค้าโภคภัณฑ์โลกปรับลดลง โดยเฉพาะราคาเหล็กและผลิตภัณฑ์จากเหล็ก รวมถึงราคาน้ำมันในตลาดโลกที่มีสัญญาณปรับลงจากจุดสูงสุด และแนวโน้มการชะลอตัวของภาคอสังหาริมทรัพย์ในจีนที่ทำให้ความต้องการใช้วัสดุก่อสร้างในจีน

ลดลง ซึ่งทางจีนได้เริ่มระบายนโยบายอุปทานส่วนเกินของอะลูมิเนียมไปยังหลายประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมถึงไทย อย่างไรก็ตาม ศูนย์วิจัยกสิกรไทยยังคงมีมุมมองระยะมัตระวังต่อดัชนีราคาวัสดุก่อสร้าง (CMI) โดยคาดว่าจะทรงตัวอยู่ในระดับสูงกว่าช่วงก่อนโควิด-19 เนื่องจากความไม่แน่นอนของสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครนที่ยังไม่สงบอาจจะดันราคาวัสดุก่อสร้างให้เพิ่มสูงขึ้นอีกครั้ง ประกอบกับแนวโน้มค่าเงินบาทที่อ่อนค่าลงซึ่งจะกระทบต่อการนำเข้าวัสดุก่อสร้าง รวมถึงต้นทุนค่าไฟฟ้าที่มีแนวโน้มปรับเพิ่มขึ้น

● ต้นทุนแรงงานที่เพิ่มขึ้นจากการปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำ 5% จากอัตราเดิมในรอบกว่า 2 ปี

ซึ่งเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่ 1 ต.ค.65 เป็นต้นไป โดยธุรกิจก่อสร้างมีสัดส่วนการจ้างแรงงานรายวันค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับอุตสาหกรรมอื่น หรืออยู่ที่ราว 1.2 ล้านคน³ คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 55% ของจำนวนแรงงานในภาคก่อสร้างทั้งหมด จากการประเมินเบื้องต้นคาดว่าจะอาจทำให้อัตรากำไรของธุรกิจลดลงราว 5%-15% ซึ่งมากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมโดยรวม

● ต้นทุนทางการเงินที่เพิ่มขึ้นจากการใช้นโยบายการเงินแบบตึงตัวของคณะกรรมการนโยบายการเงิน (กนง.) ซึ่งอาจกระทบต่อสภาพคล่องและการรับรู้กำไรของผู้ประกอบการในระยะต่อไป ทั้งนี้เริ่มเห็นการส่งผ่านดอกเบี้ยนโยบายไปยังภาคเศรษฐกิจผ่านการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยทั้งเงินกู้และเงินฝากของธนาคารพาณิชย์หลายแห่ง และไปข้างหน้า อัตราดอกเบี้ยในระบบการเงินไทยยังมีแนวโน้มปรับขึ้นหลังกิจกรรมทางเศรษฐกิจฟื้นตัวและเงินเฟ้ออยู่ในระดับสูง



ที่มา : ดัชนีราคาวัสดุก่อสร้าง (CMI), กระทรวงพาณิชย์และคาดการณ์โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

³ Labor Force Survey Q4/64, NSO

2. ความเสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมซึ่งเป็นผลจากปรากฏการณ์ลานีญาที่มีแนวโน้มจะลากยาวไปจนถึงปี 2566 หรือ 3 ปีซ้อน (อ้างอิงจากองค์การอุตุนิยมวิทยาโลก) อาจทำให้การก่อสร้างโครงการต่างๆ เกิดความเสียหายและหยุดชะงัก หรือแม้บางพื้นที่ไม่ประสบปัญหาน้ำท่วมโดยตรงแต่อาจจะได้รับผลกระทบจากความไม่สะดวกในการขนย้ายแรงงาน และวัสดุก่อสร้างซึ่งอาจทำให้การก่อสร้างเกิดความล่าช้า

นอกจากนี้ยังมีประเด็นปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็น ประเด็นทางการเมืองที่อาจต้องติดตามการเลือกตั้งในช่วงกลางปีหน้าซึ่งอาจมีผลต่อการอนุมัติโครงการลงทุนก่อสร้างต่างๆ กระบวนการเวนคืนที่ดินและการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดจนประเด็นความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาคต่างๆ ที่ยังมีความไม่แน่นอนสูง เพราะไม่เพียงจะกระทบต่อทิศทางการฟื้นตัวของเศรษฐกิจและธุรกิจในระยะถัดไปแล้ว ยังอาจกระทบราคาวัสดุก่อสร้างในตลาดโลกและจะส่งผ่านมายังราคาในประเทศ ดังนั้น ความท้าทายในระยะข้างหน้าสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับการก่อสร้าง จะยังคงอยู่ที่การบริหารจัดการต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็น ต้นทุนวัสดุก่อสร้าง ต้นทุนแรงงาน และต้นทุนทางการเงิน รวมไปถึงการวางแผนรับมือกับความเสี่ยงเฉพาะหน้า โดยเฉพาะเหตุการณ์น้ำท่วมที่อาจสร้างความเสียหายต่อพื้นที่ก่อสร้าง

Disclaimers รายงานวิจัยนี้จัดทำโดย บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด (KResearch) เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะ หรือ ข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้รับวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือจูงใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวัง และใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในเสียหายใดที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

ข้อมูลใดๆ ที่ปรากฏในรายงานวิจัยนี้ถือเป็นทรัพย์สินของ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้ต้องแสดงข้อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี) หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ ทั้งนี้ ท่านจะไม่ทำซ้ำ ปรับปรุง ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำการลักษณะใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในทางการค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตล่วงหน้า เป็นลายลักษณ์อักษรจาก KResearch และ/หรือบุคคลที่สาม (แล้วแต่กรณี)