



การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน

ความหวังเศรษฐกิจไทย

ดร. ปิยศักดิ์ มานะสันต์
Head of Economic Research
หัวหน้านักวิจัยเศรษฐกิจ
095-054-5256
piyasak.m@innovestx.co.th

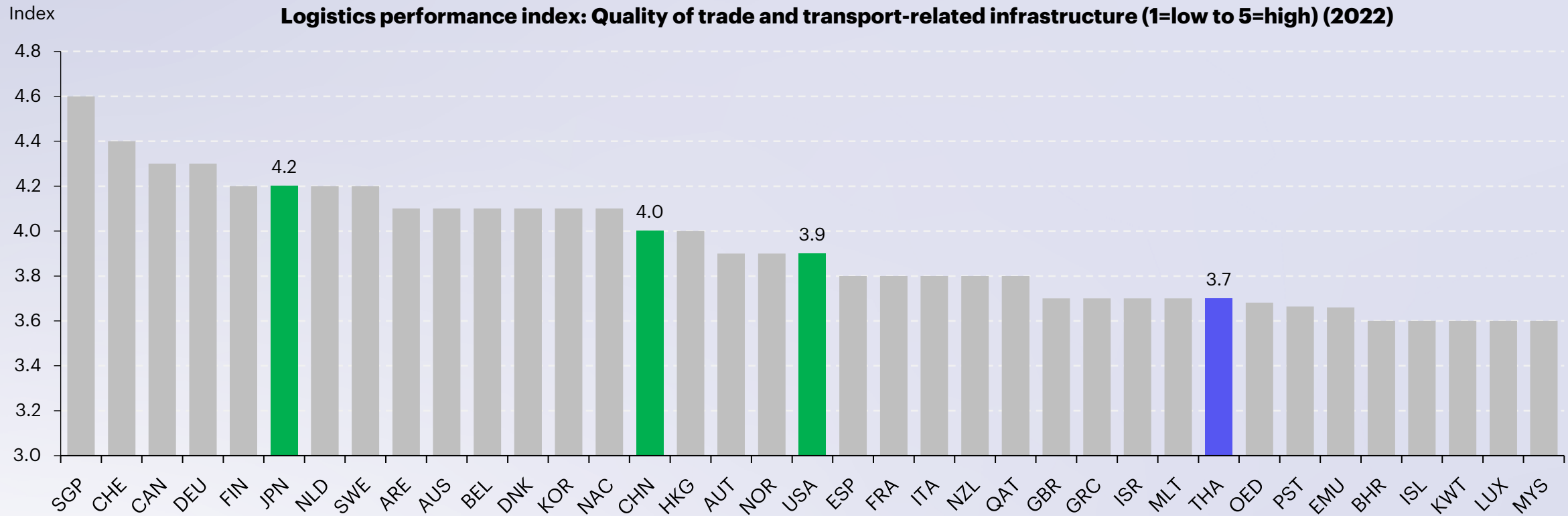
เติมพร ตันติวิวัฒน์
นักวิเคราะห์การลงทุน
ปัจจัยพื้นฐานด้านหลักทรัพย์
02-793-9018
termporn.t@innovestx.co.th

ชัยวัฒน์ อาศิระวิชัย
นักวิเคราะห์การลงทุน
ปัจจัยพื้นฐานด้านหลักทรัพย์
02-793-9015
chaiwat.a@innovestx.co.th



หัวข้อ	รายละเอียด
โครงการโครงสร้างพื้นฐานภายใต้รัฐบาลอนุทิน (มูลค่า 5.1 ล้านล้านบาท)	รัฐบาลภายใต้การนำของนายกรัฐมนตรีอนุทิน ชาญวีรกุล ภายในเวลาเพียง 4 เดือน ได้วางรากฐานการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ 7 กลุ่มหลัก รวมมูลค่า 5.1 ล้านล้านบาท ครอบคลุม MRT, รถไฟความเร็วสูง, รถไฟฟ้าทางคู่, Land Bridge, ท่าเรือ, สนามบิน และทางพิเศษ โดยแบ่งเป็น 3 กลุ่มโครงการคือ (1) เร่งเจรจาและอนุมัติ – รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (โครงการชี้ขาดความเชื่อมั่นนักลงทุน) (2) เตรียมเอกสารและเปิดประมูล – Land Bridge รูปแบบ PPP Net Cost สัมปทาน 50 ปี (3) Quick Wins – รถไฟฟ้าสายสีส้มและสีม่วง คาดเสร็จปี 2028
ผลตอบแทนเชิงธุรกิจและภาคอสังหาริมทรัพย์	สิ่งนี้สำคัญเพราะหากดำเนินการได้ตามแผน ในระยะสั้น คาดว่าหากผลักดันโครงการสำคัญ เช่น รถไฟความเร็วสูง 3 สนามบิน และโครงการ Land Bridge จะช่วยทำให้ GDP เพิ่มขึ้นอย่างน้อย 0.05% และ 0.1% ต่อปี ในช่วงระยะเวลาก่อสร้าง ขณะที่ในระยะยาว จะเพิ่ม Potential Growth 0.5–1.5% ต่อปี และลดต้นทุนโลจิสติกส์จาก 13–14% เหลือ 10–12% ของ GDP มูลค่าที่ดินรอบ EEC และ SEC มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น 50–200% โดยเฉพาะพื้นที่รอบสถานีและสนามบินอู่ตะเภา รวมถึงพื้นที่ระนอง-ชุมพร โอกาสในตลาดอสังหาริมทรัพย์ครอบคลุม TOD (Transit Oriented Development) , อุตสาหกรรม/โลจิสติกส์ และที่อยู่อาศัยเมืองรอง รวมมูลค่าตลาดกว่า 2–3 ล้านล้านบาท
นัยต่อการลงทุน	กลุ่มที่ได้โอนสิทธิ์ระยะก่อนสร้างเสร็จ (ช่วงประมูล-ลงทุน-ก่อสร้าง) ได้แก่ ซีเมนต์และวัสดุก่อสร้าง, รับเหมาก่อสร้าง, กลุ่มนิคมอุตสาหกรรม และ โลจิสติกส์ต้นน้ำ และกลุ่มที่ลงทุนใน Infrastructure โดยตรง กลุ่มที่ได้โอนสิทธิ์ระยะหลังสร้างเสร็จ (ช่วงเปิดดำเนินการแล้ว) ได้แก่ กลุ่มอสังหาริมทรัพย์ นิคมอุตสาหกรรม, ที่อยู่อาศัย, สาธารณูปโภค/ไฟฟ้า และ ขนส่ง/โลจิสติกส์ รวมถึงกลุ่มท่องเที่ยวและค้าปลีก ทั้งนี้ ควรติดตามความคืบหน้าโครงการ Land Bridge และการผ่านร่าง พรบ. ระเบียบเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC Act) อย่างใกล้ชิด

โครงสร้างพื้นฐานไทยยังตามหลังกว่าประเทศพัฒนาแล้ว



Source: World Bank, InnovestX Research

- ปัจจุบันประเทศไทยมีพัฒนาการด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมอย่างมาก ทั้งถนน ทางรถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน เช่น ถนนขยายตัว 54% จากปี 2017 จนมีความยาวรวม 702,989 กิโลเมตรในปี 2021 ส่งผลให้อันดับด้านคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งดีขึ้นเป็นอันดับ 29 ของโลกในปี 2022 จากอันดับ 46 ในปี 2018 อย่างไรก็ตามการขาดการบูรณาการระหว่างระบบคมนาคมในเขตเมืองและนอกเมืองยังเป็นอีกหนึ่งความท้าทาย ประเทศไทยยังมีช่องว่างในการพัฒนาให้เทียบเคียงกับประเทศพัฒนาแล้ว เนื่องจากทำให้ต้นทุนการขนส่งของไทยยังสูงถึง 13.5% ของ GDP สูงกว่าค่าเฉลี่ยของโลกที่ 10.7% ซึ่งเป็นข้อจำกัดต่อขีดความสามารถในการแข่งขันและศักยภาพทางเศรษฐกิจในระยะยาว

บทวิเคราะห์อนาคตการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานภายใต้รัฐบาลอนุทิน



การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน

ภายใต้กรอบเวลาบริหารประเทศเพียง 4 เดือนของรัฐบาลนายกรัฐมนตรีอนุทิน ชาญวีรกุล แม้จะเป็นช่วงเวลาสั้น แต่กำลังวางรากฐานสำคัญสำหรับโครงการโครงสร้างพื้นฐานมหากาฬที่จะเปลี่ยนโฉมหน้าเศรษฐกิจไทยในทศวรรษหน้า โดยเฉพาะการเร่งปิดการเจรจาและอนุมัติโครงการสำคัญ การเตรียมเอกสารเปิดประมูล และการผลักดันโครงการที่จะเห็นผลเร็ว ซึ่งทั้งหมดนี้จะสร้างโอกาสมหากาฬให้กับภาคอสังหาริมทรัพย์ที่เชื่อมโยงกับพื้นที่เป้าหมาย

ด้วยระยะเวลาที่จำกัด **รัฐบาลอนุทินสามารถเป็น "ผู้วางรากฐาน" ด้านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานมากกว่า "ผู้ก่อสร้าง"** โดยแบ่งภารกิจออกเป็น 3 กลุ่มหลัก



1. โครงการที่ต้องเร่งปิดการเจรจาและอนุมัติ

รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งรัฐบาลยืนยันจะไม่แก้ไขสัญญาเดิมกับ CP Group และ Asia Era One โดยเลือกการแก้ไขเพียงเล็กน้อย ทั้งนี้ เรามองว่า **ความสำเร็จของโครงการนี้จะเปิดทางให้โครงการอื่นตามมา** อาทิ สนามบินอู่ตะเภา รถไฟฟ้า ARL พญาไท-บางซื่อ-ดอนเมือง และสายเชื่อม 3 สนามบิน โดยหากโครงการนี้ไม่มีพัฒนาการในรัฐบาลนี้ จะทำให้ความเชื่อมั่นของนักลงทุนในการบริหารจัดการโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่สูญเสียไป นอกจากนี้ยังมีทางพิเศษหลายสาย เช่น M7, M9, M5 ที่อยู่ระหว่างทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมและรอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ

2. โครงการที่อยู่ระหว่างเตรียมเอกสารและเปิดประมูล

โดดเด่นที่สุดคือโครงการ **Land Bridge** มูลค่า 990,000 ล้านบาท ในรูปแบบ PPP Net Cost สัมปทาน 50 ปี ซึ่งกำลังสรุปการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและเตรียมเอกสารเชิญชวนนักลงทุนเพื่อเปิดประมูลในปี 2026 โครงการนี้จะเป็หัวใจสำคัญของการพัฒนา Southern Economic Corridor หรือ SEC ที่จะเปลี่ยนภาคใต้ให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ระดับโลก โดยประกอบด้วยท่าเรือน้ำลึก 2 แห่งที่ระนอง-ชุมพร ระบบรถไฟและทางหลวงเชื่อม และเขตเศรษฐกิจพิเศษ อย่างไรก็ตาม ยังคงเป็นประเด็นที่ต้องจัด Public Hearing และผลักดันให้ผ่านสภาเพื่อสร้างความชัดเจนทาง

3. โครงการแบบ Quick Wins

โดดเด่นที่**รถไฟฟ้าสายสีส้มและสายสีม่วง**ที่อยู่ระหว่างก่อสร้างและคาดว่าจะแล้วเสร็จตามแผนในปี 2028 โครงการเหล่านี้จะช่วยแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและเพิ่มมูลค่าที่ดินบริเวณรอบสถานีอย่างมีนัยสำคัญ

การต่อยอด EEC และพัฒนา SEC: ความเป็นไปได้และความท้าทาย



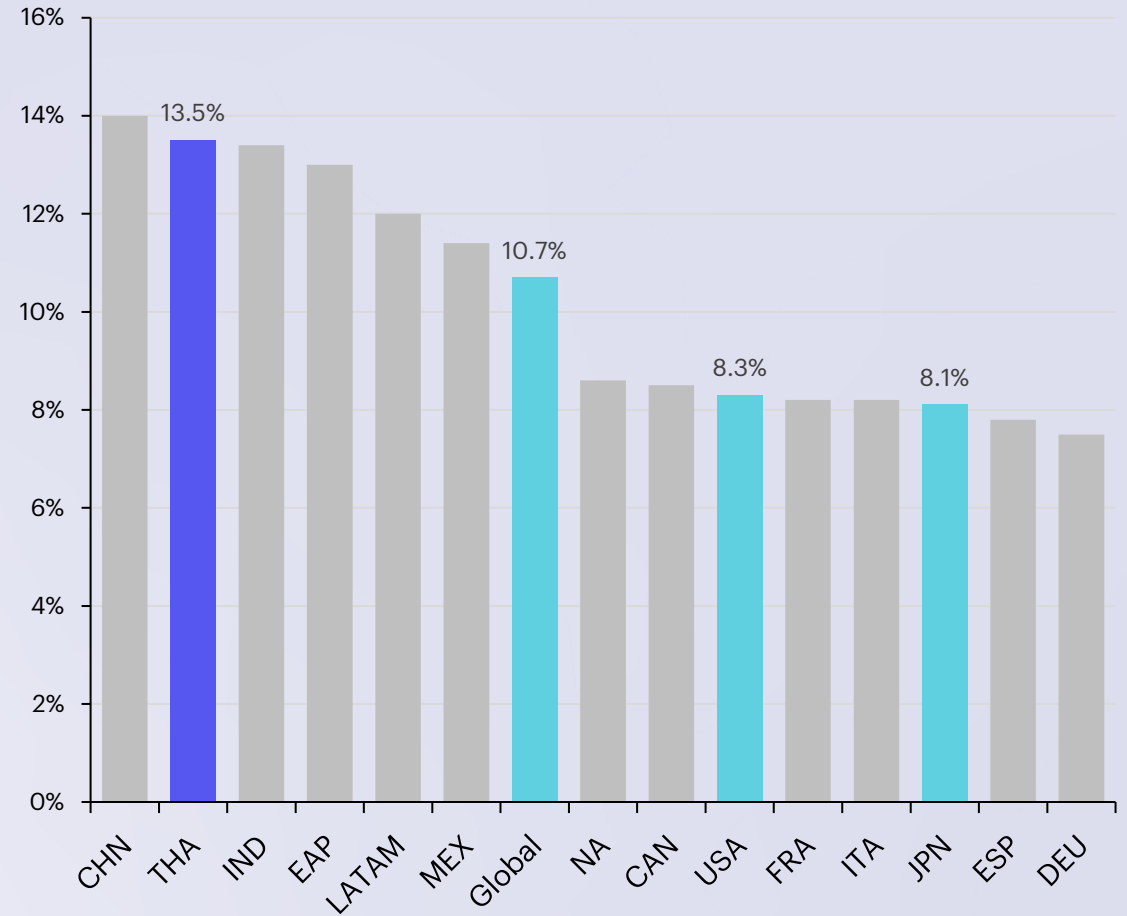
 โครงการที่ต้องเร่งปิดการเจรจาและอนุมัติ Eastern Economic Corridor (EEC): เข้าสู่ระยะต่อยอดเพื่อยกระดับศักยภาพประเทศ	 โครงการที่อยู่ระหว่างเตรียมเอกสารและเปิดประมูล Southern Economic Corridor (SEC): โอกาสสูงแต่ท้าทาย	 โครงการแบบ Quick Wins โครงการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ
• EEC กำลังเข้าสู่ช่วงต่อยอดสำคัญ โดยมี รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เป็นโครงการยุทธศาสตร์ที่จะเชื่อม กรุงเทพฯ - ชลบุรี - ระยอง และสนามบินหลักทั้งสามแห่ง ได้แก่ ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา ซึ่งจะเป็นหัวใจของการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ ทางบก และทางทะเลเข้าด้วยกันอย่างสมบูรณ์ โดยล่าสุด รมว. คมนาคม เสนอทางเลือกใหม่ โดยให้สิทธิพิจารณาขยายเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินต่อไปจนถึงจังหวัดตราด (ต้องผ่าน ครม. ก่อน) • นอกจากนี้ ยังมีการก่อสร้าง ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าทางทะเลจาก 11.10 ล้าน TEU เป็น 18.10 ล้าน TEU ต่อปี โดยคาดว่า เฟส F1 จะเปิดให้บริการในปี 2027 ตามด้วย F2 ในปี 2031 และ E0-E2 ในปีถัดไป ซึ่งจะช่วยยกระดับศักยภาพของ EEC ให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคอย่างแท้จริง • เรามองว่า โอกาสความสำเร็จของรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินมีความเป็นไปได้ หากรัฐบาลสามารถเจรจากับ CP Group และ Asia Era One ได้สำเร็จ ซึ่งจะช่วยเสริมความเชื่อมั่นของนักลงทุนและสร้างแรงส่งต่อไปยังโครงการขนาดใหญ่ในพื้นที่ EEC อื่น ๆ	• SEC การพัฒนา โครงการ Land Bridge มูลค่า 990,000 ล้านบาท ถือเป็นหัวใจหลักในการเปลี่ยนโฉมเศรษฐกิจภาคใต้ให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ระดับโลก โดยจะเชื่อม มหาสมุทรอินเดีย-แปซิฟิก พร้อมระบบรางและทางหลวงใหม่ เพื่อสร้างเส้นทางขนส่งสินค้าทางเลือกแทนช่องแคบมะละกา และต่อยอดสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ • อย่างไรก็ตาม โครงการยังเผชิญ 3 ความท้าทายหลัก ได้แก่ • การเมืองและสังคม: มีแรงต้านจากชุมชนและข้อกังวลด้านสิ่งแวดล้อม แม้ผ่าน Public Hearing แล้ว แต่ยังคงต้องเร่งสร้างฉันทามติและให้ ร่าง พ.ร.บ. SEC ผ่านสภา • ความคุ้มทุนทางเศรษฐกิจ: ยังมีข้อถกเถียงเรื่องต้นทุนการลงทุนและการแข่งขันกับเส้นทางมะละกา • ข้อจำกัดด้านงบประมาณและการเงิน: ด้วยมูลค่าโครงการรวมกว่า 2.3 ล้านล้านบาท ซึ่งต้องพึ่งพา PPP ถึง 44% ทำให้ความต่อเนื่องของนโยบายและเสถียรภาพทางการเมืองเป็นปัจจัยชี้ขาด • เราประเมินว่า โอกาสสำเร็จอยู่ราว 60-70% ขึ้นอยู่กับการสร้างความเชื่อมั่นและความร่วมมือภาครัฐ-เอกชน	• โครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่มีความพร้อมสูงและคาดว่าจะเดินหน้าได้ภายในรัฐบาลชุดนี้ ได้แก่ • ทางพิเศษ M6 และ M81 ที่จะช่วยเชื่อมโครงข่ายการคมนาคมระหว่างภาคกลางและภาคตะวันออก • รถไฟฟ้ามหานครสายสีส้มและสีม่วง ซึ่งอยู่ระหว่างก่อสร้างและมีความเป็นไปได้เกือบ 100% ที่จะแล้วเสร็จตามแผน • ในระยะต่อไป หากโครงการหลักสามารถดำเนินการได้ตามแผน จะเกิดการต่อยอดสู่ โครงสร้างพื้นฐานต่อไป เช่น • ทางพิเศษภูเก็ต M84 และ ทางพิเศษหาดใหญ่-สะเดา เพื่อเสริมการเดินทางและโลจิสติกส์ภาคใต้ • ท่าเรือรองรับเรือสำราญ ที่ภูเก็ต พัททยา และเกาะสมุย เพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวเชิงพาณิชย์ • ซึ่งทั้งหมดนี้จะช่วยสร้างโอกาสใหม่ให้กับภาคอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการลงทุนในภูมิภาค พร้อมยกระดับขีดความสามารถทางเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว

ผลกระทบต่อเศรษฐกิจหากการลงทุนเป็นไปตามแผน



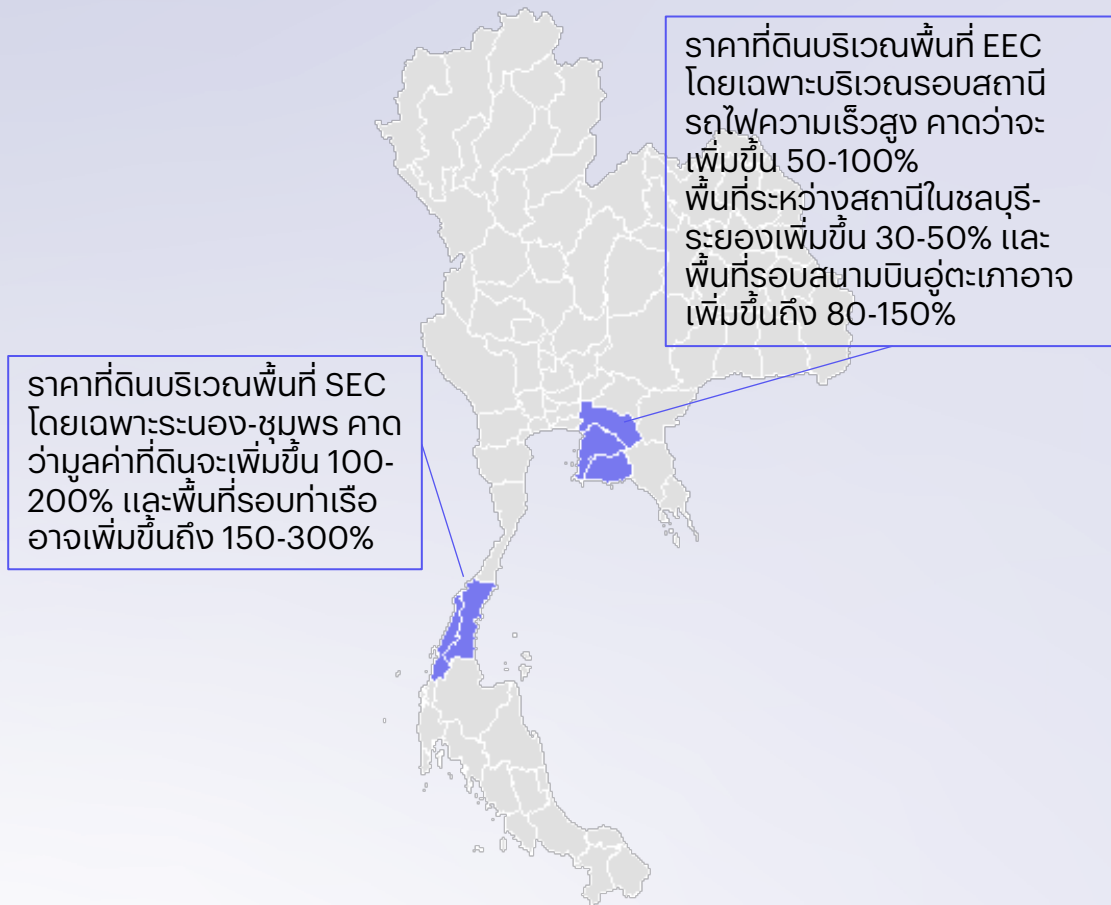
- หากโครงการต่างๆ สามารถดำเนินการได้ตามแผน ผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยจะเป็นบวกอย่างมีนัยสำคัญในหลายมิติ ในระดับมหภาค **การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานตามแผนสามารถเพิ่ม Potential Growth ได้ประมาณ 0.5% -1.5% ต่อปีในระยะยาว** จากการคาดการณ์ของสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และจาก Macro Model ของเรา โดยการสร้างโครงการโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะด้านคมนาคมขนส่ง เช่น รถไฟความเร็วสูง ขนส่งทางรถ จะช่วยลดต้นทุน logistics ผลักดันการขยายตัวภาคอุตสาหกรรม เปิดโอกาสในการประกอบอาชีพ รวมถึงลดต้นทุนภาคธุรกิจ สิ่งเหล่านี้จะช่วยกระจายความเจริญและเพิ่ม TFP ในภูมิภาค นอกจากนี้ ยังเป็นการดึงดูดการลงทุนภาคเอกชน ช่วยสร้างการจ้างงานทั้งในระยะสั้น (ช่วงก่อสร้าง) และระยะยาว (การดำเนินงานและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง) คาดว่าจะสร้างการจ้างงานคุณภาพสูงได้หลายแสนตำแหน่ง ทำให้มีศักยภาพที่จะเพิ่ม Potential Growth +0.5-1.5 ppts ทั้งนี้ ระบบขนส่งและการเชื่อมโยงมูลค่าระดับ 2 ล้านล้านบาทขึ้นไป จะทำให้ศักยภาพเศรษฐกิจเติบโตได้ 0.15-0.25% (percentage point) และหากมีโครงการอื่น ๆ เช่น โครงสร้างพื้นฐานด้านน้ำ (+ประมาณ 0.05-0.1% pp.) โครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลและข้อมูล (+0.05%-0.1% pp.) และโครงการด้านโรงไฟฟ้าและ Smart Grid (+0.1% pp.)
- การลดต้นทุนโลจิสติกส์จะเป็นอีกหนึ่งผลประโยชน์ที่สำคัญ** ปัจจุบันต้นทุนโลจิสติกส์ไทยอยู่ที่ประมาณ 13-14 % GDP ซึ่งสูงกว่ามาตรฐานโลกในปัจจุบันที่ราว 10.7% การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานครบวงจรอาจสามารถลดต้นทุนลงเหลือ 10-12% ในระยะ 5-10 ปี ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจไทยอย่างมาก

Logistics Cost (% of GDP 2023)



Source: Armstrong & Associates, NESDC, InnovestX Research

ผลกระทบต่อภาคอสังหาริมทรัพย์ หากการลงทุนเป็นไปตามแผน



- ขณะที่ในแม่แตงในภูเก็ต-กระบี่ที่มีโครงการท่าเรือรองรับเรือสำราญก็คาดว่ามูลค่าที่ดินจะเพิ่มขึ้น 40-80% โดยโอกาสทางธุรกิจอสังหาริมทรัพย์จะครอบคลุมหลายประเภท

โอกาสทางธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ 3 ประเภทหลัก

1. Transit-Oriented Development (TOD)

บริเวณรอบสถานีรถไฟความเร็วสูงและรถไฟฟ้ามหานคร คาดว่าจะมีโอกาสดำเนินงานพื้นที่รอบสถานี 20-30 แห่งสำหรับรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และ 40-50 สถานีสำหรับรถไฟฟ้ามหานครสายใหม่ในกรุงเทพฯ มูลค่าตลาดรวมประมาณ 800,000-1,300,000 ล้านบาท สำหรับโครงการแบบ mixed-use โรงแรม คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน

2. อสังหาริมทรัพย์เพื่ออุตสาหกรรมและโลจิสติกส์

อสังหาริมทรัพย์เพื่ออุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ ในเขต EEC และ SEC โดยใน EEC จะมีความต้องการโรงงาน-โกดัง Smart Factory, Data Center และ Cold Chain Facilities มูลค่าตลาด 400,000-600,000 ล้านบาท ขณะที่ในเขต SEC จะมีความต้องการพื้นที่พัฒนา Free Trade Zone โกดังที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรม มูลค่าตลาด 200,000-350,000 ล้านบาท

3. ที่อยู่อาศัยในเมืองรอง

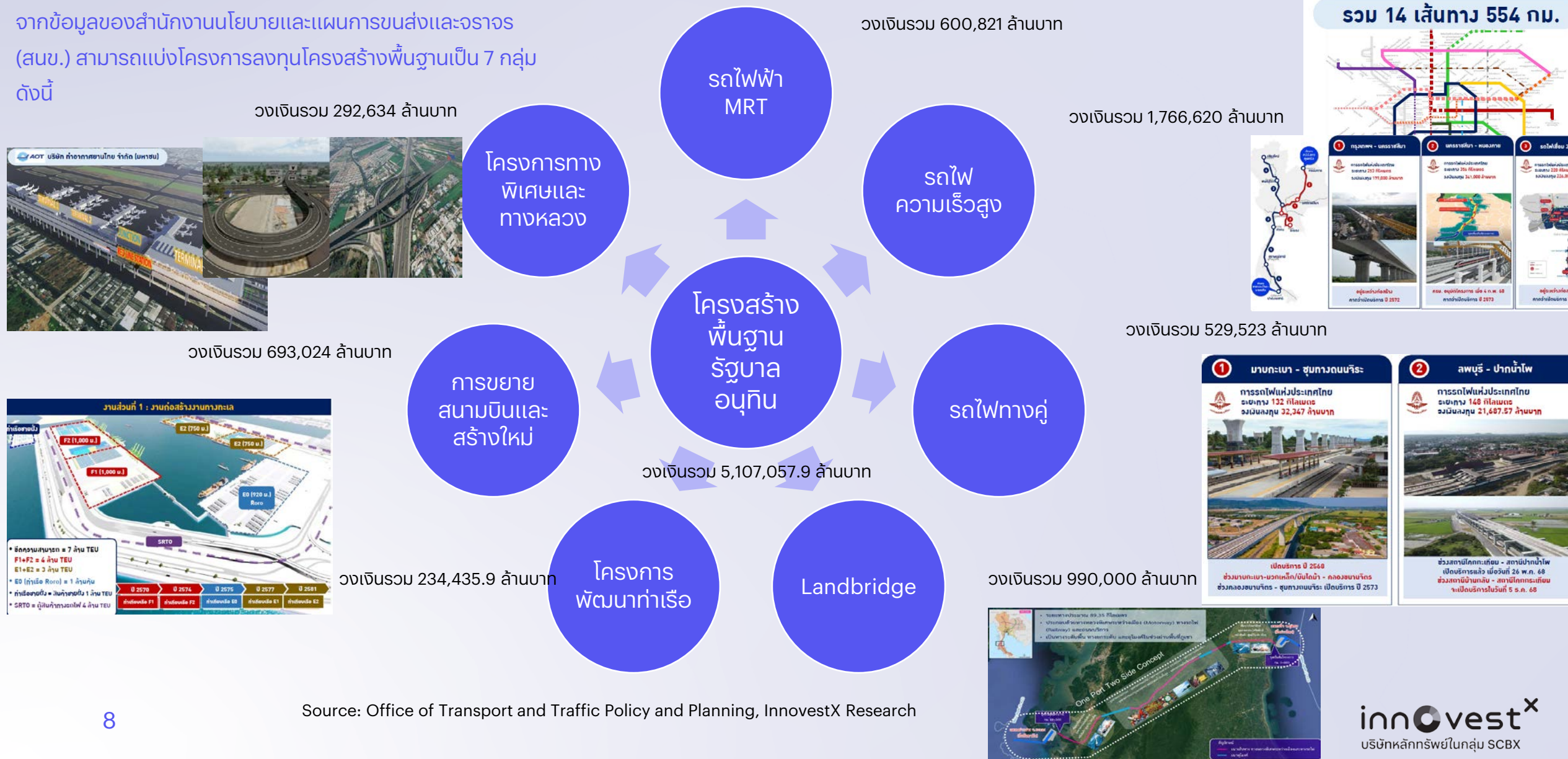
ที่อยู่อาศัยในเมืองรอง ทั้งตาม SEC และ EEC จะมีความต้องการบ้านจัดสรร-ทาวน์เฮ้าส์ระดับกลางและคอนโดมิเนียมราคา 1-3 ล้านบาทต่อหน่วย มูลค่าตลาด 300,000-500,000 ล้านบาท รวมถึงโครงการ Integrated Community อย่างเมืองอัจฉริยะรอบสนามบินอุตะปะและระนอง-ชุมพร มูลค่าตลาด 200,000-400,000 ล้านบาท

- นักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ควรมีกลยุทธ์ระยะสั้นโดยเริ่มจากการลงทุนที่ดินรอบโครงการที่มีความแน่นอนสูง เช่น บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายส้ม-ม่วง พื้นที่ระหว่างดอนเมือง-สุวรรณภูมิ และพื้นที่ชลบุรี-ระยองตามแนวรถไฟความเร็วสูง ในระยะกลางควรเริ่มพัฒนาโครงการ TOD บริเวณสถานีที่เปิดใหม่ โครงการ mixed-use ใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง และโครงการโรงแรมในพื้นที่ SEC ส่วนในระยะยาวควรมุ่งสู่การพัฒนาโครงการขนาดใหญ่อย่าง New Town Development และ Regional Airport City

โครงการโครงสร้างพื้นฐานในสมัยรัฐบาลอนุทิน



- จากข้อมูลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) สามารถแบ่งโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเป็น 7 กลุ่ม ดังนี้



Source: Office of Transport and Traffic Policy and Planning, InnovestX Research

โครงการกลุ่มที่ 1: รถไฟฟ้า MRT กำลังก่อสร้าง – 5 โครงการ, 84.30 กม.

กระบวนการ PPP – 3 โครงการ, 29.34 กม.



- ไทยกำลังพัฒนารถไฟฟ้า MRT 12 โครงการ รวม 162.93 กม. แบ่งเป็น 5 โครงการกำลังก่อสร้าง (81.30 กม.) และ 3 โครงการเตรียมประกวดราคา คาดเปิดให้บริการปี 2028-2030 เพื่อแก้ปัญหาจราจรและลดมลพิษ
- ความท้าทายสำคัญคือการบูรณาการระบบเชื่อมต่อ การพัฒนาระบบ Feeder 81 เส้นทาง 746 ก.ม. พร้อมการบริหารจัดการโครงการให้แล้วเสร็จตามกำหนดและสร้างความเข้าใจกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ

สาย	เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	งบประมาณ (ล้านบาท)	เปิดให้บริการ	หมายเหตุ
Under Construction					
ชมพู	ศรีรัช-เมืองทองธานี	3.00	4,072	2025	เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์อย่างเป็นทางการ 17 มิ.ย. 2025
ส้ม	ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี	22.50	79,221	2028	Under Construction โครงสร้างเสร็จ 100% งานระบบ / ขบวนรถ / สัญญาจ้างกำลังดำเนินการ สัญญา PPP เชื้อนแล้ว 18 ก.ค. 2024
ม่วง	เตาปูน-ราชบุรีบูรณะ	23.60	82,000	2028	โครงการโดยรวมก่อสร้างเสร็จแล้วประมาณ 61.80%
ARL	พญาไท-บางซื่อ-ดอนเมือง สายเชื่อม 3 สยามบิริน (ส่วนในเมือง)	21.80	119,000	2029	เซ็นสัญญาก่อสร้างแล้ว แต่ยังไม่ได้เริ่มก่อสร้าง (ความคืบหน้า 0%--ติดตามพัฒนาการรถไฟฟ้าความเร็วสูง 3 สยามบิริน)
ส้ม	บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย	13.40	142,000	2030	เริ่มก่อสร้างเดือนกรกฎาคม 2024; ณ สิ้นเดือนกรกฎาคม 2025 ความคืบหน้า 14.06%.
PPP Process					
แดงอ่อน	ตลิ่งชัน-ศิริราช	5.70	15,176	2029	กระทรวงคมนาคมได้รวบรวมโครงการเส้นทางศิริราช-ตลิ่งชัน-ศาลายา เป็นสัญญาเดียวระยะทาง 20.5 กม. งบ ~15,176 ล้านบาท และเตรียมเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ภายในปี 2025 เพื่อเปิดประมูลต้นปี 2026 โครงการวางเป้าก่อสร้างต้นปี 2026 และเปิดบริการราวปี 2029.
แดงอ่อน	ตลิ่งชัน-ศาลายา	14.80			
แดงเข้ม	รังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ รังสิต	8.84	6,473	2031	สำนักงาน สวท.ได้เผยแพร่ประกาศเชิญไข/ร่าง TOR การก่อสร้างส่วนต่อขยายช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 8.84 กม. มีสถานี 4 แห่ง (คลอง 1, ม.กรุงเทพ, เชียงราก และ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์) โดยกำหนดให้ผู้รับจ้างแล้วเสร็จภายใน 1,080 วัน พร้อมรับฟังความเห็นสาธารณะก่อนเปิด คาดเริ่มก่อสร้างปลาย ปี 2025-ต้น 2026 และเปิดเดินรถปี 2031 (2031).

รถไฟฟ้า MRT ระยะต่อไป – 12 โครงการ, 162.93 กม.

(อยู่ระหว่างรับฟังความคิดเห็น 3 โครงการ อยู่ระหว่างการศึกษา 9 โครงการ)



สาย	เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	งบประมาณ (ล้านบาท)	เปิดให้บริการ	หมายเหตุ
Next Phase					
แดงเข้ม	บางซื่อ-หัวลำโพง	5.76			บอร์ด สฟท.ปรับแบบให้สอดคล้องโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และเห็นชอบกรอบวงเงินเพิ่มเป็น 4.46 หมื่นล้านบาท. ขณะนี้อยู่ระหว่างรับฟังความคิดเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและเตรียมเสนอ ครม. อนุมัติ (ยังไม่เปิดประมูล). หากได้รับอนุมัติคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างหลังปี 2026 และเปิดบริการในช่วง 2031-2032.
แดงเข้ม	หัวลำโพง-วงเวียนใหญ่-มหาชัย	8.00	44,573	2031-2032	
แดงอ่อน	บางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก	20.14			
in the process of studying					
น้ำตาล	แคราย-ลำสาละ	22.10	41,720	-	สฟท. ประกาศในเดือนสิงหาคม 2025 ว่ามีการทบทวนสายสีน้ำตาลอีกครั้ง การศึกษาจะแล้วเสร็จในปลายปี 2025 พร้อมเสนอคณะรัฐมนตรีในต้นปี 2026 และคาดว่าจะประกวดราคาในปลายปี 2026
เทา	วัชรพล-ทองหล่อ	16.25	29,130	-	สฟท. มีแผนงานเริ่มศึกษาทบทวนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทาภายในปี 2026 ใช้เวลาศึกษาประมาณ 1 ปี
เทา	พระโขนง-ท่าพระ	23.66	-	-	-
เขียว	คูคต-ลำลูกกา	6.50	6,337	-	ถูกระงับชั่วคราว เนื่องจากข้อกังวลด้านผู้โดยสาร
เขียว	สมุทรปราการ-บางปู	9.50	7,994	-	ถูกระงับชั่วคราว เนื่องจากข้อกังวลด้านผู้โดยสาร
น้ำเงิน	บางแค-พุทธมณฑลสาย 4	38.00	21,197	-	
ฟ้าอ่อน	ดินแดง-สาทร	9.50	-	-	ยังไม่ได้รับงบประมาณศึกษารายงาน EIA และการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน(PPP)
ทอง	คลองสาน-ประชาธิปก	0.92	3,000	-	
เหลือง	แยกราชดา-แยกลาดพร้าว-แยกราชโยธิน	2.60	3,000	-	

โครงการกลุ่มที่ 2: การพัฒนารถไฟความเร็วสูง (อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 1 โครงการ เตรียมการก่อสร้าง 2 โครงการ ที่เป็นไปได้สูง)



สาย	เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	งบประมาณ (ล้านบาท)	เปิดให้บริการ	หมายเหตุ
Under Construction					
	กรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ไทย-จีน เฟส 1)	253	179,412	2028	เฟส 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา (250.77 กม.) ก่อสร้างคืบหน้า 45.65% แต่ช้ากว่าแผนประมาณ 18.6% และรัฐบาลเตรียมสรุปรูปแบบ PPP การเดินรถภายใน ธ.ค. 2025 ก่อนเสนอ ครม. ต้นปี 2026 เพื่อเปิดประมูลผู้ร่วมลงทุนในปี 2026.
Project Preparation					
	รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)	220	224,000	-	รมว.คมนาคม พัทธน์ รัชกิจประการ ยืนยันจะไม่แก้ไขสัญญารัฐ-เอกชนเดิม และเตรียมหารือกับผู้รับสัมปทาน (CP Group / Asia Era One), คณะกรรมการ EEC และ สฟท. เพื่อเดินหน้าโครงการ. หากไม่สามารถตกลงได้ จะใช้ทางคู่สายศรีราชา-อู่ตะเภาเป็นทางเลือกชั่วคราว การเจรจายังไม่สรุป จึงยังไม่ออกคำสั่งให้เริ่มงานก่อสร้าง.
	นครราชสีมา-หนองคาย (ไทย-จีน เฟส 2)	355	226,340	2031	ครม. อนุมัติ (ก.พ. 2025) เฟส 2 นครราชสีมา-หนองคายอยู่ในขั้นตอนออกแบบ รายงานคาดว่าจะเปิดใช้เต็มระบบในปี 2031
	อู่ตะเภา-ตราด	190	159,111	-	อยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดเส้นทาง
	กรุงเทพฯ-พิษณุโลก	380	212,892	-	อยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดเส้นทาง
	กรุงเทพฯ-หัวหิน	211	100,125	-	รจัดสรรงบประมาณในปี จปม. 2026
	พิษณุโลก-เชียงใหม่	288	232,411	-	ขึ้นอยู่กับการพัฒนาโครงการกรุงเทพ-พิษณุโลก
	หัวหิน-สุราษฎร์ธานี	424	432,329	-	รจัดสรรงบประมาณในปี จปม. 2026/ ศึกษาความเป็นไปได้โครงการเพิ่มเติม
	สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์	335		-	ขึ้นอยู่กับการพัฒนาโครงการกรุงเทพ- หัวหิน-สุราษฎร์ธานี / รจัดสรรงบประมาณในปี จปม. 2033/ ศึกษาความเป็นไปได้โครงการเพิ่มเติม

การพัฒนารถไฟความเร็วสูงของไทย: ก้าวสำคัญสู่การเชื่อมโยงภูมิภาค



- ไทยกำลังพัฒนารถไฟความเร็วสูง 8 เส้นทาง แบ่งเป็น 2 โครงการกำลังก่อสร้าง (กรุงเทพฯ-นครราชสีมา 253 กม. และเชื่อม 3 สนามบิน 220 กม.) และ 6 เส้นทางเตรียมโครงการ รวม 1,993 กม. เพื่อเชื่อมโยงจีนผ่านลาวและยกระดับไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ภูมิภาคอินโดจีน
- ความท้าทายสำคัญคือต้นทุนลงทุนสูง การบริหารโครงการให้ทันกำหนดผลตอบแทนคุ้มค่า และต้องพัฒนาระบบ Feeder พร้อมศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่หนองคายเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์และเพิ่มขีดความสามารถแข่งขันระดับภูมิภาค



โครงการกลุ่มที่ 3: การพัฒนารถไฟทางคู่

(ปัจจุบันเตรียมเปิดใช้ 1 โครงการ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 3 โครงการ เตรียมก่อสร้าง/รออนุมัติ 7 โครงการ)

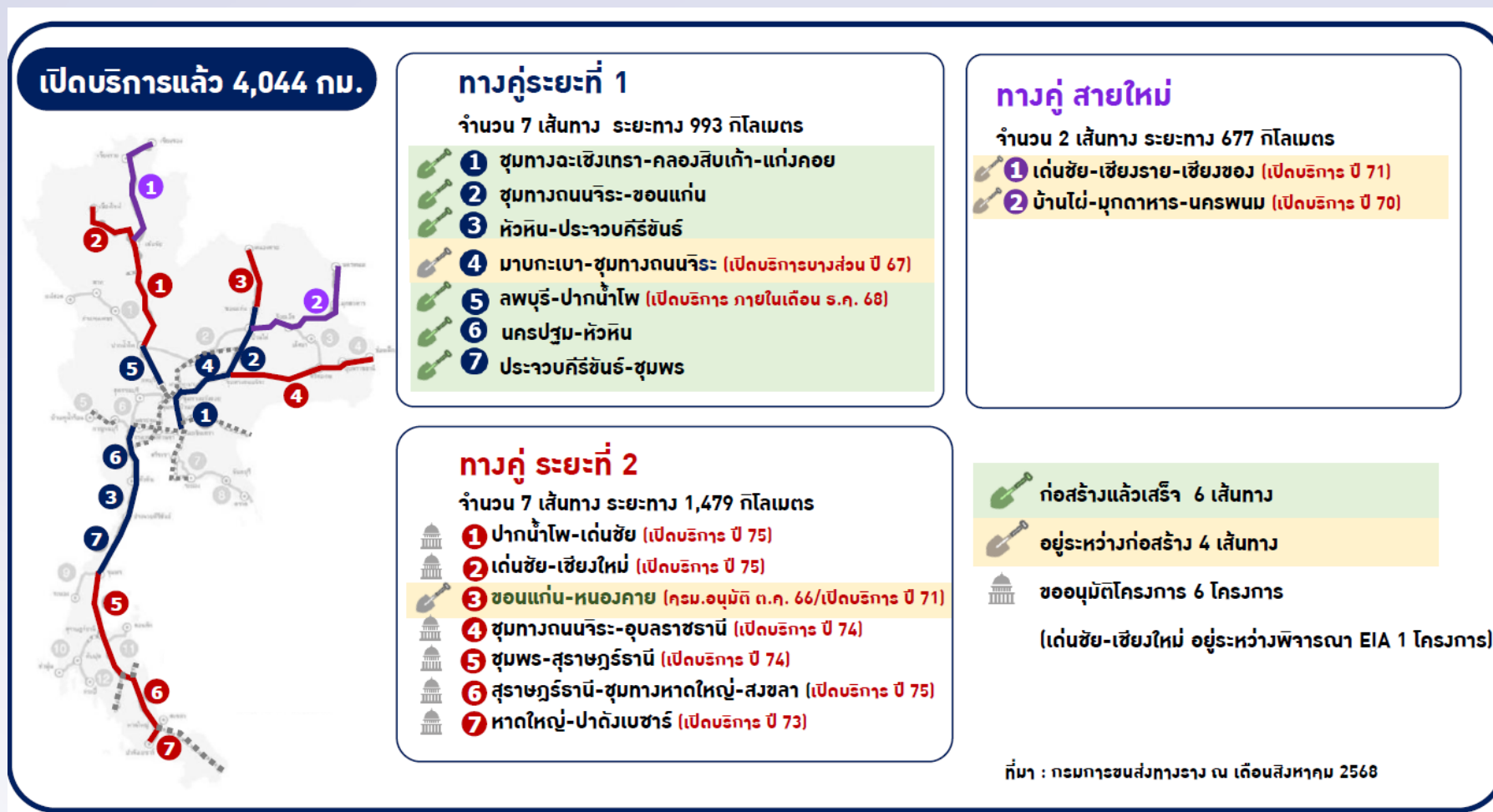


สาย	เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	งบประมาณ (ล้านบาท)	เปิดให้บริการ	หมายเหตุ
Under Construction					
	ลพบุรี-ปากน้ำโพ	148	21,687	2025	ช่วงโคกกระเทียม-ปากน้ำโพ เปิดบริการแล้ว ช่วงสถานีบ้านกล้วย-โคกกระเทียม เปิด 5 ธ.ค. 2025
	มาบกะเบา-จิระ	132	29,968	2028	กำลังก่อสร้าง
	เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ	323	85,345	2028	อยู่ระหว่างก่อสร้าง (41.9%)
	บ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม	347	66,848	2028	อยู่ระหว่างก่อสร้าง (68%)
Project Preparation					
	ขอนแก่น-หนองคาย	167	29,748	2028	คณะรัฐมนตรีอนุมัติ (เตรียมก่อสร้าง)
	ปากน้ำโพ-เด่นชัย	281	81,143	-	รออนุมัติ (ครม./EIA) (ลำดับความสำคัญอันดับ 1) (เป็นไปได้มากที่สุด)
	สุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา	321	66,271	-	รออนุมัติ (ครม./EIA) (ลำดับความสำคัญอันดับ 1)
	ชุมพร - สุราษฎร์ธานี	168	30,423	-	รออนุมัติ (ครม./EIA) (ลำดับความสำคัญอันดับ 1)
	เด่นชัย - เชียงใหม่	189	66,222	-	รออนุมัติ (ครม./EIA) (ลำดับความสำคัญอันดับ 2)
	จิระ - อุบลราชธานี	308	44,095	-	รออนุมัติ (ครม./EIA) (ลำดับความสำคัญอันดับ 2)
	จิระ - อุบลราชธานี	45	7,773	-	รออนุมัติ (ครม./EIA) (ลำดับความสำคัญอันดับ 3)

การพัฒนารถไฟทางคู่: รากฐานสำคัญของระบบขนส่งทางรางแห่งอนาคต



- ไทยพัฒนารถไฟทางคู่ 3 ระยะ
รวม 10 เส้นทาง Phase 1 แล้ว
เสร็จ, Phase 2 มี 7 เส้นทางงบ
กว่า 3 แสนล้านบาท และ New
Line 2 เส้นทาง (เชียงใหม่-เชียงใหม่
ของ 41.9% และบ้านไผ่-
มุกดาหาร-นครพนม 68%) คาด
เปิดปี 2028-2030 เพื่อลดต้นทุน
ขนส่งสินค้าจาก 1.45 เหลือ 0.54
บาท/ตัน-กม.
- ความท้าทายคือการบริหารโครงการ
หลายเส้นทางพร้อมกัน การเวนคืน
ที่ดิน การประสานชุมชน และต้อง
พัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่เชียงใหม่-
นครพนมเพื่อรองรับการค้า
ชายแดนและยกระดับไทยเป็น
ศูนย์กลางโลจิสติกส์อาเซียน



โครงการกลุ่มที่ 4: Land bridge

(สศช. คาดโครงการนี้จะทำให้ผลิตภาพของประเทศไทยเพิ่มขึ้น 1.0-1.5% ต่อปี)



โครงการ	เส้นทาง	งบประมาณ (ล้านบาท)	เปิด ให้บริการ	หมายเหตุ
	แลนด์บริดจ์	990,000	2030	• ความสำคัญและประโยชน์: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งฯ (สนข.) จัดสัมมนาสรุปผลการศึกษาโครงการใน ส.ค. 2025 และเผยว่าโครงการจะสร้างท่าเรือน้ำลึกที่แหลมรีว จ. ชุมพร และแหลมอ่าวอ่าง จ. ระนอง เชื่อมด้วยทางหลวงพิเศษ 6 ช่องจราจรและทางรถไฟสองระบบ (รางมาตรฐานและรางเมตร) ระยะทาง 89.35 กม. คาดว่าลดเวลาขนส่งสินค้าข้ามคาบสมุทรมอง 4 วัน ลดต้นทุน 15% และสร้างงาน ~280,000 ตำแหน่ง • พัฒนาการล่าสุด: รัฐบาลใหม่ภายใต้การนำของนายอนุทิน ชาญวีรกูล ยืนยันที่จะ เดินหน้าโครงการ Land Bridge อย่างเต็มที่ เพื่อยกระดับการคมนาคมขนส่งและเศรษฐกิจในภาคใต้ โดยมีเป้าหมายหลักคือการ เชื่อมต่อการขนส่งระหว่างอ่าวไทย (ชุมพร) และทะเลอันดามัน (ระนอง) เพื่อเป็นเส้นทางทดแทนและลดบทบาทของช่องแคบมะละกา ซึ่งนายพิพัฒน์ รัชกิจประการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ยืนยันว่าการเดินหน้าโครงการจะช่วยให้สามารถดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้ทันเวลา ในด้านการลงทุน รัฐบาลจะเน้นให้ ภาคเอกชน เข้ามาร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP Net Cost ภายใต้หลักการ One Port, One Contract โดยไม่ใช้เงินกู้ของรัฐบาล และจะให้สัมปทานเป็นระยะเวลา 50 ปี โดยคาดการณ์ว่าจะ เริ่มประมูล/ก่อสร้างในปี 2026 และ เปิดให้บริการเฟสแรกในปี 2030 ทั้งนี้ สนข. ได้ ปรับลดขนาดการก่อสร้างในระยะแรก และ ปรับลดมูลค่าการลงทุนรวมลงเหลือ 990,000 ล้านบาท เนื่องจากมีการพิจารณาปัจจัยทางเศรษฐกิจต่างๆ และปริมาณการขนส่งที่ลดลง แต่ยังคงเป้าหมายสูงสุดที่การรองรับตู้สินค้า 20 ล้าน TEU โดยแบ่งแผนการลงทุนระยะแรกออกเป็น 3 ระยะย่อย
	Southern Economic Corridor (SEC)			• พัฒนาการล่าสุด: ร่าง w.s.u. SEC (Southern Economic Corridor Act) ถูกจัดทำขึ้น และอยู่ในขั้นตอนเสนอให้คณะรัฐมนตรี (ครม.) ก่อนที่จะเสนอเข้าสภาผู้แทนราษฎร มีการจัดรับฟังความคิดเห็น (public hearing) ในพื้นที่ภาคใต้ เช่น สุราษฎร์ธานี ระนอง ชุมพร นครศรีธรรมราช เพื่อเก็บข้อคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับร่าง w.s.u. SEC และโครงการ Land Bridge โดย สนข. เตรียมจัดทำเอกสารเชิญชวนนักลงทุนเพื่อให้สำนักงานเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ ที่จะจัดตั้งขึ้นตาม w.s.u. ประกวดราคาในปี 2026 • ประเด็นที่ต้องติดตาม: ร่าง w.s.u. SEC ยังไม่ผ่านการพิจารณาโดยสภา และยังมีแรงกดดันและการวิพากษ์วิจารณ์จากภาคประชาสังคมเกี่ยวกับความคุ้มค่า และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

Land bridge

- โครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมท่าเรือระนอง-ชุมพร ระยะทาง 89.35 กม. ด้วย Motorway-Railway-ถนนบริการ มี 3 วัตถุประสงค์คือ (1) ประสิทธิภาพอาเซียน/BIMSTEC (2) ถ่ายลำสินค้าระหว่าง 2 มหาสมุทร และ (3) พัฒนาอุตสาหกรรมหลังท่าในเขตเศรษฐกิจเสรี ช่วยลดระยะทาง 1,200 กม. และเวลา 2-3 วัน หลีกเสี่ยงช่องแคบมะละกา
- ความท้าทายคือการลงทุนขนาดใหญ่ต้องอาศัยเอกชนในและต่างประเทศ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะป่าเขาหลวง การสร้างความเข้าใจชุมชนท้องถิ่น และต้องพัฒนาท่าเรือทั้งสองฝั่งพร้อมโครงสร้างพื้นฐาน ที่พักอาศัย สาธารณูปโภค และแหล่งแรงงานฝีมือเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มอย่างยั่งยืน



โครงการกลุ่มที่ 5: โครงการพัฒนาท่าเรือและการท่องเที่ยวทางทะเล (โครงการพัฒนาท่าเรือมีความเร่งด่วน ขณะที่โครงการท่าเรือสำราญและทางด่วนเป็นโครงการระยะกลาง)



เส้นทาง	งบประมาณ	เปิดให้บริการ	กำลังการผลิต ปัจจุบัน	กำลังการผลิตหลัง เสร็จสมบูรณ์	หมายเหตุ
โครงการพัฒนาท่าเรือ					
แหลมฉบัง เฟส 3	114,046.9 ล้านบาท	2028 (F1 Port - ท่าเรือ F1)	11.1 ล้าน TEU	18.1 ล้าน TEU	รายได้ PAT 1,528 ล้านบาทต่อปี / PPP 1,730 ล้านบาทต่อปี เพิ่มขึ้นจาก 11.1 ล้าน TEU เป็น 18.1 ล้าน TEU
ท่าเรือมาบตาพุด เฟส 3	55,400 ล้านบาท	2027	16 ล้านตัน/ปี	31 ล้านตัน/ปี	PPP เพิ่มขึ้นจาก 16 ล้านตัน/ปี เป็น 31 ล้านตัน/ปี
การพัฒนาการท่องเที่ยวทางทะเล					
ท่าเรือรองรับเรือสำราญเกาะสมุย	6,415 ล้านบาท	2032			งบประมาณรัฐบาล 171.68 ล้านบาทต่อปี + PPP 11.60 ล้านบาทต่อปี (ปัจจุบันอยู่ระหว่างทบทวนหลักการของโครงการร่วมลงทุน)
ท่าเรือรองรับเรือสำราญพังงา	3,574 ล้านบาท	2033			งบประมาณรัฐบาล 94.20 ล้านบาทต่อปี + PPP 7.11 ล้านบาทต่อปี (ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมนำเสนอหลักการของโครงการร่วมลงทุนและรายงานการศึกษาต่อ กระทรวงคมนาคม)
ท่าเรือรองรับเรือสำราญภูเก็ต	N/A	2034			N/A
โครงการทางด่วนและสะพานข้ามทะเล					
ทางด่วนเชื่อมเกาะสมุย	55,000 ล้านบาท		37.4 กม.		สะพานข้ามทะเลแห่งแรกของประเทศไทย เชื่อมต่อกับเกาะสมุย ลงทุนร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ลงทุนงานก่อสร้างสรุปผลการศึกษา: พฤศจิกายน-ธันวาคม 2025 และแล้วเสร็จทั้งหมดต้นปี 2026 ขออนุมัติโครงการ/EIA: ภายในปลายปี 2026 เปิดให้บริการ: ปี 2034 คาดการณ์ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น 20% หรือประมาณ 7,000-8,000 คันต่อวัน ลดระยะเวลาเดินทางจากเดิม 1.5-3 ชั่วโมงทางเรือ เหลือเพียง 15-20 นาที ด้วยรถยนต์ข้ามสะพาน สะพานจะถูกใช้เป็นเส้นทางขนส่ง ก่อสร้าง สายไฟฟ้า และระบบสื่อสาร ร่วมกับ 4 หน่วยงาน สาธารณูปโภค (กฟผ., กฟภ., การประปาภูมิภาค, NT) ช่วยประหยัดต้นทุนการก่อสร้างโครงสร้างใต้ทะเล

ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่สาม: ศูนย์กลางโลจิสติกส์ระดับภูมิภาค



- โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เป็นโครงการขนาดใหญ่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีวงเงินลงทุนรวม 114,046.93 ล้านบาท แบ่งการพัฒนาเป็น 5 ระยะ โดยจะเปิดให้บริการท่าเทียบเรือ
 - F1 (1,000 เมตร) ในปี 2027,
 - F2 (1,000 เมตร) ในปี 2031,
 - E0 แบบ Roro (920 เมตร) ในปี 2032,
 - E1 (750 เมตร) ในปี 2034 และ
 - E2 (750 เมตร) ในปี 2581
- เมื่อแล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าจาก 11.10 ล้าน TEU เป็น 18.10 ล้าน TEU ต่อปี โดยแบ่งเป็น
 - ท่าเรือตู้สินค้า F1+F2 รองรับ 4 ล้าน TEU,
 - E1+E2 รองรับ 3 ล้าน TEU,
 - ท่าเรือ Roro (E0) รองรับ 1 ล้านคัน,
 - ท่าเรือชายฝั่งรองรับสินค้าชายฝั่ง 1 ล้าน TEU และ
 - ศูนย์โลจิสติกส์ทางราง (SRTO) รองรับตู้สินค้าทางรถไฟ 4 ล้าน TEU

- ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างและเปิดให้บริการบางส่วนแล้ว โครงการนี้จะช่วยยกระดับท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียน รองรับการค้าระหว่างประเทศและสนับสนุนพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ให้เป็นฐานการผลิตและส่งออกที่สำคัญของประเทศ

การพัฒนาท่าเรือและการท่องเที่ยวทางทะเล: ยกระดับศักยภาพการค้าและท่องเที่ยว



- **โครงการท่าเรือรองรับเรือสำราญเกาะสมุย** ตั้งอยู่ที่แหลมหินคม ตำบลสิ่งงาม อำเภอกะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีวงเงินลงทุน 6,415 ล้านบาท (รัฐลงทุน 6,600 ล้านบาท) พัฒนาในรูปแบบ PPP โดยกำหนดให้เป็น **Port of Call** สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่แวะจอด ปัจจุบันอยู่ระหว่างทบทวนหลักการของโครงการร่วมลงทุนและรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ก่อนนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (สมว. คค.) พิจารณาให้ความเห็นชอบ คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2032



- **โครงการท่าเรือรองรับเรือสำราญพัทยา** ตั้งอยู่ที่บาสีฮาย เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี มีวงเงินลงทุน 3,574 ล้านบาท (รัฐลงทุน 3,297 ล้านบาท) พัฒนาในรูปแบบ PPP กำหนดให้เป็น Hybrid Port ทั้ง **Home Port** (ท่าเรือเริ่มต้นและสิ้นสุด) และ **Port of Call** (ท่าเรือแวะพัก) ซึ่งจะรองรับเรือสำราญทั้งที่ใช้เป็นจุดเริ่มต้น-สิ้นสุดการเดินทาง และเรือที่แวะจอดระหว่างทาง ปัจจุบันได้ศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างเตรียมนำเสนอหลักการของโครงการร่วมลงทุนและรายงานการศึกษาต่อกระทรวงคมนาคมก่อนนำเสนอ สคร. และ ครม. คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2029



- **โครงการท่าเรือรองรับเรือสำราญอันดามัน** จังหวัดภูเก็ต มีวงเงินลงทุน 80,000 ล้านบาท (ไม่รวมการจัดหาที่ดิน) มีแนวทางปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตให้สามารถรองรับเรือ Cruise และสร้างท่าเรือจอดทิ้งสมอ (**Landing Pier**) ที่อ่าวแหลมป่อง ตำบลหนองทะเล อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ พัฒนาในรูปแบบ PPP โดยกำหนดให้สามารถรองรับผู้โดยสาร 22.5 ล้านคนต่อปี มี 2 ทางวิ่งให้บริการ 43 เทียบขึ้นต่อชั่วโมง และหลุมจอดอากาศยาน 44 หลุม ระยะทาง 23.4 กม. ใช้เวลาเดินทางประมาณ 26 นาที ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบ เมื่อแล้วเสร็จจะนำเสนอ คค. ก่อนนำเสนอ สคร. และ ครม. อนุมัติโครงการ คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2030

โครงการกลุ่มที่ 6: การขยายสนามบินและสนามบินใหม่ (โครงการขยายสนามบินสุวรรณภูมิมีความเป็นไปได้มากที่สุด)



- รัฐบาลเตรียมเร่งรัดการลงทุนโครงการสนามบินโดยเป็นการลงทุนของภาคเอกชน ซึ่งรวมถึง บมจ. ท่าอากาศยานไทย (AOT) โดยไม่พึ่งพางบประมาณจากรัฐบาล โดยโครงการมีทั้งที่เป็นส่วนขยายสนามบินที่มีการดำเนินงานอยู่แล้วและการสร้างสนามบินใหม่ ได้แก่ (1) สนามบินดอนเมือง (เฟส 3) ที่ จะเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก 30 ล้านคน/ปี เป็น 40-50 ล้านคน/ปี (2) สนามบินสุวรรณภูมิ (เฟส 3) ซึ่งจะเริ่มจากการขยายอาคารผู้โดยสารทางทิศตะวันออก ตามมาด้วยทางวิ่งที่ 4 และอาคารผู้โดยสารทางทิศใต้ ซึ่งจะเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเพิ่มจาก 60 ล้านคน/ปี เป็น 150 ล้านคน/ปี

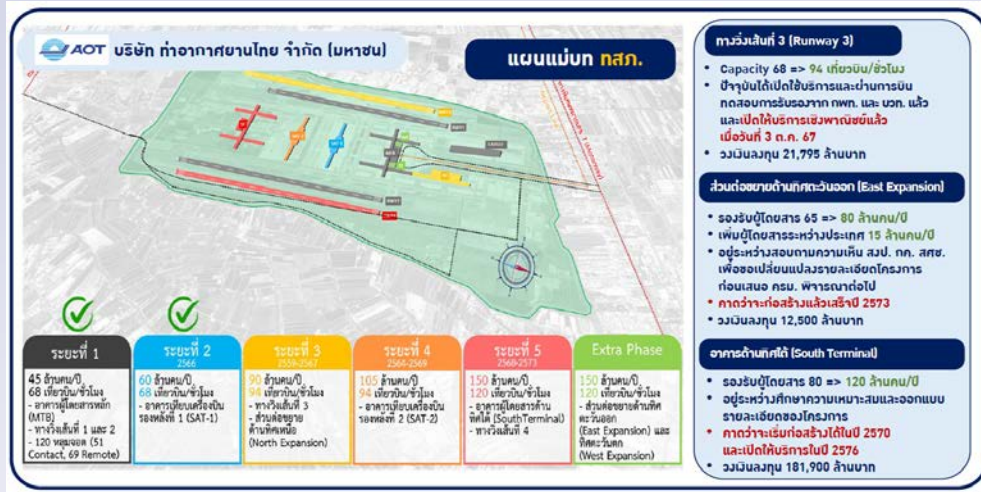
(3) การขยายสนามบินภูเก็ต (เฟส 2) และสนามบินเชียงใหม่ (เฟส 1) (4) สนามบินนานาชาติอุ้งตะเกา ซึ่งเป็นสนามบินใหม่ คาดเริ่มให้บริการได้ในปี 2029 ด้วยความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเริ่มแรก ที่ 3 ล้านคน/ปี และ (5) สนามบินนานาชาติลานนา และ (6) สนามบินนานาชาติอันดามัน ซึ่งเป็นสนามบินใหม่เพื่อรองรับการเติบโตของการเดินทางในภาคเหนือและภาคใต้ ซึ่งยังอยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ

สนามบิน	งบประมาณ (คาดการณ์)	เปิดให้บริการ	กำลังการผลิตปัจจุบัน	กำลังการผลิต หลังเสร็จสมบูรณ์	หมายเหตุ
สนามบินดอนเมือง (เฟส 3)	36,829 ล้านบาท	2033	30 ล้านผู้โดยสาร/ปี, 50 เที่ยวบิน/ชั่วโมง	40-50 ล้านผู้โดยสาร/ปี	- อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศใหม่, การปรับปรุงอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ - โดยโครงการอาจมีการเปลี่ยนแปลงในรายละเอียด AOT กำลังรอเสนอต่อ ครม. อีกครั้ง คาดเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2026
สนามบินสุวรรณภูมิ (เฟส 3)	216,195 ล้านบาท	การขยายอาคารทางทิศ ตะวันออก 2030, ทางวิ่งที่ 4 และอาคารผู้โดยสารทิศใต้ 2032	60 ล้านผู้โดยสาร/ปี, 94 เที่ยวบิน/ชั่วโมง	150 ล้านผู้โดยสาร/ปี, 120 เที่ยวบิน/ชั่วโมง	- อาคารผู้โดยสารทางทิศตะวันออก (+15 ล้านผู้โดยสาร), อาคารผู้โดยสารทางทิศใต้ (+40 ล้านผู้โดยสาร), ทางวิ่งที่ 4 (+26 เที่ยวบิน/ชั่วโมง) - โดยจะเริ่มจากโครงการอาคารผู้โดยสารทางทิศตะวันออกซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงในรายละเอียด AOT กำลังรอเสนอต่อ ครม. อีกครั้ง คาดเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2026
สนามบินภูเก็ต (เฟส 2)	10,000 ล้านบาท	2028-2031	12.5 ล้านผู้โดยสาร/ปี, 20 เที่ยวบิน/ชั่วโมง	18 ล้านผู้โดยสาร/ปี, 25 เที่ยวบิน/ชั่วโมง	- การเพิ่มความยาวทางวิ่งเครื่องบิน, ขยายอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ - รายละเอียดอาจมีการเปลี่ยนแปลง เพราะ AOT อยู่ระหว่างการจัดทำ Master Plan ใหม่
สนามบินเชียงใหม่ (เฟส 1)	10,000 ล้านบาท	2027-2034	8 ล้านผู้โดยสาร/ปี, 24 เที่ยวบิน/ชั่วโมง	20 ล้านผู้โดยสาร/ปี, 31 เที่ยวบิน/ชั่วโมง	- ขยายอาคารผู้โดยสารเดิม, อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศใหม่, ปรับปรุงทางวิ่งเครื่องบิน - รายละเอียดอาจมีการเปลี่ยนแปลง เพราะ AOT อยู่ระหว่างการจัดทำ Master Plan ใหม่
สนามบินนานาชาติอุ้งตะเกา (สนามบินใหม่)	290,000 ล้านบาท	2029	7 แสนผู้โดยสาร/ปี, 17 เที่ยวบิน/ชั่วโมง การขยายเฟส 1 คาดเพิ่มเป็น 3 ล้าน ผู้โดยสาร/ปี	60 ล้านผู้โดยสาร/ปี, 72 เที่ยวบิน/ชั่วโมง	- ประกอบด้วย 6 ส่วน ได้แก่ อาคารผู้โดยสาร 3, ทางวิ่ง 2, ศูนย์ขนส่งและคมนาคม (Gateway & Transport Center), สำนักงานซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO), โซนการค้าเสรี (Free Trade Zone) และศูนย์การค้า (Commercial Complex) - โครงการพัฒนาศูนย์บริการผู้โดยสารและเมืองการบินภาคตะวันออกมีความสำคัญในการก่อสร้าง ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการเจรจาเงื่อนไขโครงการ เช่น สิทธิประโยชน์ อัตราภาษี และขนาดของสนามบิน
สนามบินนานาชาติอันดามัน (จ.พังงา, สนามบินใหม่)	80,000 ล้านบาท	AOT อยู่ระหว่างการศึกษา	-	22.5 ล้านผู้โดยสาร/ปี, 43 เที่ยวบิน/ชั่วโมง	ที่ดิน 7,300 ไร่, 1 อาคารผู้โดยสาร, 2 ทางวิ่ง, 44 ลานจอดอากาศยาน
สนามบินนานาชาติลานนา (จ.ลำพูน, สนามบินใหม่)	70,000 ล้านบาท	AOT อยู่ระหว่างการศึกษา	-	24 ล้านผู้โดยสาร/ปี, 41 เที่ยวบิน/ชั่วโมง	ที่ดิน 8,050 ไร่, 1 อาคารผู้โดยสาร, 2 ทางวิ่ง, 38 ลานจอดอากาศยาน, โกดังสินค้า 32,000 ตัน

การพัฒนาท่าอากาศยาน: รองรับการเติบโตของการท่องเที่ยวและการค้า



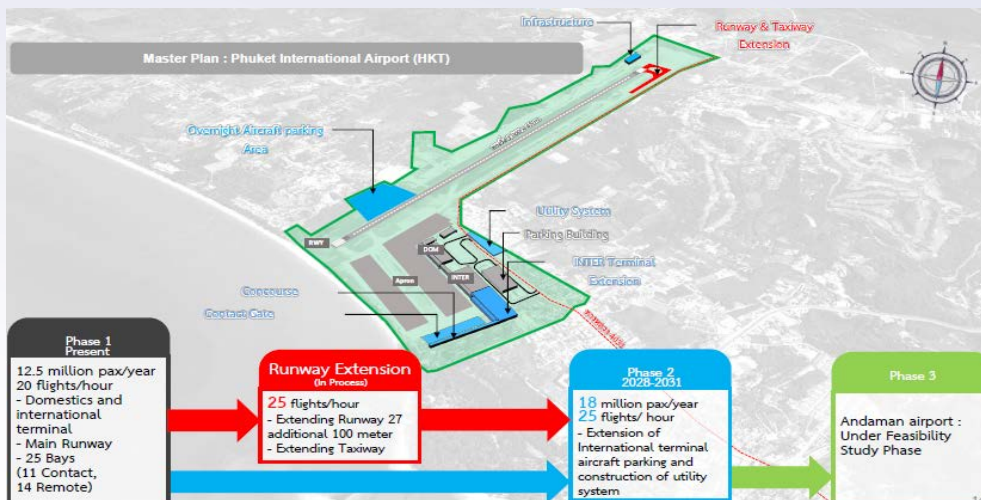
สนามบินสุวรรณภูมิ (การขยายในระยะยาว)



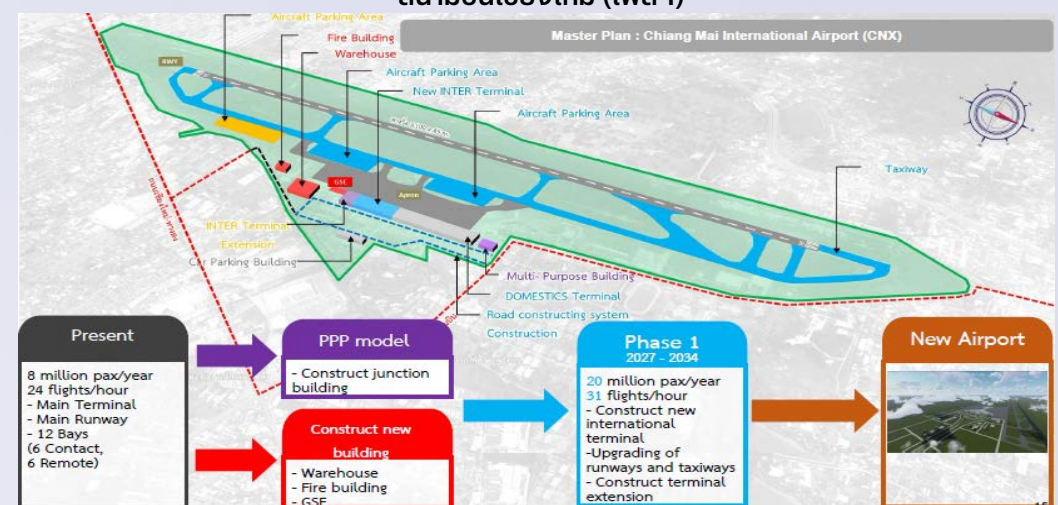
สนามบินดอนเมือง (เฟส 3)



สนามบินภูเก็ต (เฟส 2)



สนามบินเชียงใหม่ (เฟส 1)



โครงการกลุ่มที่ 7: โครงการ ทางพิเศษ และ ทางหลวง ใน Action Plan 2025



โครงการ	เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	งบประมาณ (ล้านบาท)	เปิดให้บริการ	หมายเหตุ
กทพ. (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย)					
	ทางพิเศษสองชั้น จามวงศ์วาน – พระราม 9		34,800		กำลังปรับปรุงสัญญา PPP; วางแผนออกแบบและก่อสร้างในปี 2025
	โครงการอุโมงค์ป่าตอง (ระยะที่ 1 ช่วงกะทู้-ป่าตอง)		16,757		รอการอนุมัติของคณะกรรมการสำหรับแบบจำลองการลงทุนที่ปรับปรุงแล้ว
	ทางพิเศษภูเก็ต เฟส 2 (เมืองใหม่ – เกาะแก้ว – กะทู้)		45,870		กำลังเตรียมเสนอคณะกรรมการ; คาดว่าจะประกวดราคาในปี 2026
กส. (กรมทางหลวง)					
M7	ทางหลวงพิเศษหมายเลข M7 ส่วนต่อขยาย (ไปยังสนามบินอุตะเถา)		3,201		กำลังเตรียมลงนามในสัญญา; การก่อสร้างจะเริ่มในปี 2025
M9	ทางหลวงพิเศษหมายเลข M9 (บางบัวทอง – บางไผ่)		16,912		อยู่ระหว่างกระบวนการประกวดราคา
M9	ทางหลวงพิเศษหมายเลข M9 (บางขุนเทียน – บางบัวทอง)		56,035		ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการ; กระบวนการคัดเลือก PPP อยู่ระหว่างการพิจารณา
M5	ทางหลวงพิเศษหมายเลข M5 (รังสิต – บางไผ่)		31,358		ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการ; กระบวนการคัดเลือก PPP อยู่ระหว่างการพิจารณา
M9	มอเตอร์เวย์แนวใหม่ M9 (ตะวันตก – ตะวันออก วงแหวนรอบนอก)		4,101		รอการอนุมัติ (คณะกรรมการ/EIA)
M6	มอเตอร์เวย์แนวใหม่ (M6 – ทางหลวง 32 เชื่อมต่อ)		5,550		รอการอนุมัติ (คณะกรรมการ/EIA)

โครงการ ทางพิเศษ และ ทางหลวง อื่นๆ



โครงการ	เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	งบประมาณ (ล้านบาท)	เปิดให้บริการ	หมายเหตุ
อื่นๆ					
M8	มอเตอร์เวย์ M8 (นครปฐม-ปากท่อ)	196 km	61,150		กรมทางหลวงอยู่ระหว่างจ้างที่ปรึกษาเพื่อปรับปรุงแบบและศึกษาความเหมาะสม (งบ 35 ล้านบาท) คาดว่าจะเสนอ ครม. ปลายปี 2025 และเปิดประมูลปี 2027 โดยใช้เวลารสร้างประมาณ 3 ปี
	ทางด่วน N2 (ฉลองรัช-วงแหวนรอบนอก ด้านตะวันตก)		16,900		โครงการทางด่วนขั้นที่ 3 ตอน N2 เดิม ความยาว 11.3 กม. (งบ ≈16.96 พันล้านบาท) ยังคงรอความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนเสนอ ครม. อนุมัติ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยคาดว่าจะเสนอ ครม. ได้ในปี 2025 และหากได้รับอนุมัติจะเริ่มก่อสร้างในปี 2026-2027 เพื่อเปิดบริการราวปลาย ปี 2028-2029
MR-MAP (Railway + Motorway)					
MR1	เชียงราย - นราธิวาส	2,164 km			นครปฐม-สุพรรณบุรี: 2038, ชัยนาท-สุพรรณบุรี: 2040 เส้นหลักเหนือ-ใต้
MR10	กรุงเทพฯ และปริมณฑล	588 km			H312+: 2033, H305-H312: 2032, H32-H305: 2037, สุพรรณบุรี-H32: 2039 เครือข่ายรอบ กรุงเทพฯ
รวมทั้งโครงการ MR-MAP	10 เส้นทาง	7,003 km			แผนระยะยาว ครอบคลุมทุกภูมิภาค

- ไทยพัฒนาทางพิเศษและทางหลวง 24 โครงการ แบ่งเป็นทางหลวงพิเศษ 15 โครงการ (เด่นคือ M6 บางปะอิน-นครราชสีมา 99.58% เปิดปี 2025, M81 บางใหญ่-กาญจนบุรี 96.50% เปิดปี 2026, M9 วงแหวนตะวันตก 73 กม. คาดเปิดปี 2031), เชื่อมต่อระหว่างประเทศ 3 โครงการ (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 เปิดปี 2025), เชื่อมต่อการท่องเที่ยว 2 โครงการ และศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า 2 โครงการ ภายใต้แนวคิด MR-MAP (Motorway-Railway-Master Action Plan) หรือ แผนปฏิบัติการบูรณาการ แผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
- MR-MAP เป็นยุทธศาสตร์สำคัญที่มุ่งเน้นการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งแบบบูรณาการ โดยการวางโครงข่าย Motorway (ทางหลวงพิเศษ) และ Railway (ทางรถไฟ) ไปด้วยกันในแนวเดียวกัน ภายในรั้วเดียวกันเพื่อเชื่อมโยงทางพิเศษกับระบบรางและลดต้นทุนโลจิสติกส์จาก 13-14% เหลือ 8-9% ของ GDP
- ความท้าทายคือการบริหารโครงการขนาดใหญ่หลายโครงการพร้อมกัน โดยเฉพาะการจัดการสัญญา PPP การกำหนดอัตราค่าผ่านทาง การเวนคืนที่ดินที่กระทบชุมชน การก่อสร้างที่กระทบการจราจร และต้องพัฒนาระบบ Junction กับ Service Road เชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้ประชาชนเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้อย่างยั่งยืน

ตัวอย่างโครงการทางพิเศษและทางหลวงที่สำคัญ



M6 บางปะอิน-นครราชสีมา



- งานโยธา อยู่ระหว่างก่อสร้าง **ผลงาน 96.50%**
- งานระบบและ O&M รูปแบบ PPP อยู่ระหว่างก่อสร้าง **ผลงาน 63.51%**
- ที่พักริมทาง อยู่ระหว่างการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน
- ระยะทาง **196 กม.**
- วงเงิน **72,251 ลบ.**
- เปิดทดลองให้บริการ **บางช่วง ปี 2567**
- เปิดให้บริการเต็มรูปแบบ **ตลอดเส้นทาง ปี 2569**

M9 วงแหวนตะวันตก
บางขุนเทียน-บางบัวทอง-บางปะอิน



- ระยะทาง **73 กม.** วงเงิน **71,897 ลบ.**
- ช่วงบางขุนเทียน - บางบัวทอง
- อยู่ระหว่างเสนอ กรม. อนุมัติโครงการ
- คาดว่าจะเริ่มก่อสร้าง **ปี 2570** และเปิดให้บริการ **ปี 2574**
- ช่วงบางบัวทอง - บางปะอิน
- อยู่ระหว่างเสนอ กรม. อนุมัติโครงการ
- คาดว่าจะเริ่มก่อสร้าง **ปี 2569** และเปิดให้บริการ **ปี 2573**

M5 ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วง
รังสิต-บางปะอิน



- กรม. อนุมัติ PPP เรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างเตรียมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน
- ระยะทาง **22 กม.**
- วงเงิน **31,358 ลบ.**
- คาดว่าจะเริ่มก่อสร้าง **ปี 2570** และเปิดให้บริการ **ปี 2574**

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานส่งผลดีต่อหลายอุตสาหกรรมในช่วงเวลาต่างกัน



ระยะเวลา	กลุ่มที่ได้ประโยชน์	เหตุผล	ตัวอย่างหุ้นที่เกี่ยวข้อง
ระยะก่อน สร้างเสร็จ (ช่วงประมูล- ลงทุน- ก่อสร้าง)	กลุ่มรับเหมาก่อสร้าง	ผู้ที่ได้รับงานโครงการโดยตรงจากภาครัฐ จะทำให้รายได้และ Backlog มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น	CK STEC ITD NWR UNIQ
	กลุ่มซีเมนต์ และวัสดุก่อสร้าง	แนวโน้มความต้องการปูนซีเมนต์ เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากปูนซีเมนต์เป็นวัสดุหลักในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานแทบทุกประเภท	SCC SCCC TPIPL
	กลุ่มที่ลงทุน Infrastructure project โดยตรง	- GULF, PTT ถือหุ้นร่วมกันพัฒนาท่าเรือโครงการมาตาบุตรระยะที่ 3 (GULF:70%, PTT: 30%) โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (GULF:40%, PTT: 30%, Chec Oversea: 30%) - กลุ่มกิจการร่วมค้า CPH (CP group ถือหุ้นใหญ่ ร่วมกับ China Railway Construction Corporation) แต่ยังมีติดปัญหาในการแก้ไขร่างสัญญาและการเปลี่ยนรูปแบบการจ่ายเงินสนับสนุนจากภาครัฐ ซึ่งล่าสุดนายพิพัฒน์ รัชกิจประการ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เสนอให้สิทธิพิจารณาขยายเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ต่อไปจนถึงจังหวัดตราด ซึ่งจะต้องรอครม.เห็นชอบก่อน ซึ่งหากการก่อสร้างแล้วเสร็จจะได้ประโยชน์จากการลงทุนและมีบริษัทในเครือเป็นผู้รับเหมา และยังได้สิทธิพัฒนาพื้นที่ TOD (Transit Oriented Development) ในกรณีของรถไฟความเร็วสูง	GULF PTT CPH
	กลุ่มนิคมอุตสาหกรรม และ โลจิสติกส์ ด่านน้ำ	ที่ดินในนิคมบริเวณใกล้โครงสร้างพื้นฐานมีแนวโน้มราคาขึ้น ปริมาณการขนส่งวัสดุก่อสร้างและสินค้าโครงสร้างพื้นฐานมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น	AMATA WHA PSL RCL TTA
ระยะหลัง สร้างเสร็จ (ช่วงเปิด ดำเนินการ แล้ว)	กลุ่มอสังหาริมทรัพย์	คาดการณ์ขยายเมืองจะเพิ่มพื้นที่ที่อยู่อาศัยและเป็นโอกาสของการเพิ่มราคาที่ดิน	AP SIRI
	กลุ่มนิคมอุตสาหกรรม	จะได้ประโยชน์จากการใช้ที่ดินและการลงทุนที่เพิ่มขึ้นทั้งในส่วนของ BOI และ FDI	AMATA WHA
	กลุ่มสาธารณูปโภค/ไฟฟ้า	โครงการขนาดใหญ่บางส่วน จะต้องมีการพัฒนาระบบไฟฟ้าทั้งขนาดใหญ่ และขนาดเล็ก	GULF BGRIM GPSC
	กลุ่มโลจิสติกส์ปลายน้ำ	โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมส่งผลดีต่อผู้ให้บริการเดินรถไฟหรือสนามบินในระยะยาว	AOT BEM BTS
	กลุ่มท่องเที่ยวและค้าปลีก	พื้นที่รอบโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ รถไฟฟ้า สนามบิน หรือถนนหลัก เดินทางสะดวกขึ้น ช่วยดึงดูดนักท่องเที่ยวและทำให้มีปริมาณคนเพิ่มขึ้น	CENTEL ERW MINT CPALL CPAXT CRC

กำเนิดจักรวาลใหม่ แห่งการลงทุน

ครบทุกเรื่อง ทั้งเครื่องมือ ข้อมูล
เพื่อคว้าทุกโอกาสการลงทุนทั่วโลก

Win Your Way with Precision Tools, Powerful Insight.



Disclaimer

ข้อมูลในรายงานนี้เป็นข้อมูลที่มีการเปิดเผยต่อสาธารณะ ซึ่งนักลงทุนสามารถเข้าถึงได้โดยทั่วไป และเป็นข้อมูลที่เชื่อว่าน่าเชื่อถือได้ แต่ทั้งนี้ บริษัทหลักทรัพย์ อินโนเวสต์ เอกซ์ จำกัด (“บริษัท”) มิได้ยืนยันหรือรับรองถึงความถูกต้อง หรือ สมบูรณ์ของข้อมูลดังกล่าวแต่อย่างใด ความคิดเห็นที่ปรากฏอยู่ในรายงานนี้เป็นเพียงการนำเสนอในมุมมองของบริษัท และเป็นความคิดเห็น ณ วันที่ที่ปรากฏในรายงานเท่านั้น ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ภายหลังวันดังกล่าว โดยบริษัทไม่จำเป็นต้องแจ้งให้สาธารณชน หรือนักลงทุนทราบ รายงานนี้จัดทำขึ้นเพื่อเผยแพร่ข้อมูลให้นักลงทุนเท่านั้น บริษัทไม่รับผิดชอบต่อการนำข้อมูลหรือความคิดเห็นใดๆ ไปใช้ในทุกรณ ดังนั้นนักลงทุนจึงควรใช้ดุลพินิจในการพิจารณาตัดสินใจ ก่อนการลงทุน นอกจากนี้ บริษัท และ/หรือ บริษัทในเครือของบริษัทอาจมีส่วนเกี่ยวข้องหรือผลประโยชน์ใดๆ กับบริษัทใดๆ ที่ถูกกล่าวถึงในรายงานนี้ก็ได้

บริษัทหลักทรัพย์ อินโนเวสต์ เอกซ์ จำกัด (“INVX”) เป็นบริษัทย่อยที่บริษัท เอสซีบี เอกซ์ จำกัด (มหาชน) (“เอสซีบี เอกซ์”) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่แต่เพียงผู้เดียว และธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) (“ธนาคารฯ”) เป็นบริษัทย่อยที่เอสซีบี เอกซ์ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ข้อมูลใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับธนาคารฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการเปรียบเทียบเท่านั้น

เอกสารฉบับนี้จัดทำโดย บริษัทหลักทรัพย์ อินโนเวสต์ เอกซ์ จำกัด (“INVX”) ซึ่งมี บริษัท เอสซีบี เอกซ์ จำกัด (มหาชน) (“เอสซีบี เอกซ์”) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ โดยธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) (“ธนาคารฯ”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่เอสซีบี เอกซ์ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ เป็นที่ปรึกษาทางการเงินสำหรับธุรกรรมใด ๆ ของ ทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ แอล เอช โฮเทล ความเห็น ข่าวกวีจัย บทวิเคราะห์ ราคา ข้อความ การคาดการณ์ การประเมิน และ/หรือ ข้อมูลอื่นที่ระบุในเอกสารฉบับนี้ (“ข้อมูล”) มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นข้อมูลทั่วไปเท่านั้น และไม่อาจตีความได้ว่าเป็นการให้คำแนะนำแก่บุคคลใดๆ หรือเป็นการเสนอซื้อ หรือเสนอขาย หรือชักชวนให้เสนอซื้อหรือเสนอขายหลักทรัพย์ โดย INVX และ/หรือกรรมการ พนักงาน และลูกจ้างของ INVX ย่อมไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ทั้งความเสียหายทางตรง ความเสียหายทางอ้อม ความเสียหายจากการผิดสัญญา หรือความเสียหายอันสืบเนื่อง อันเป็นผลมาจากการใช้หรือการ เชื่อถือต่อการใช้ข้อมูล ทั้งนี้ รวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงการสูญเสียผลกำไร นักลงทุนพึงใช้ข้อมูลในเอกสารฉบับนี้ประกอบข้อมูลและความเห็นอื่นๆ รวมถึงพิจารณาของตนในการตัดสินใจลงทุน ข้อมูลในเอกสารฉบับนี้จัดทำขึ้นจาก แหล่งข้อมูลที่ INVX เห็นว่าน่าเชื่อถือ โดย INVX ไม่รับรองถึงความถูกต้อง สมบูรณ์ และ/หรือ ครบถ้วนของข้อมูลดังกล่าว

INVX สงวนสิทธิในการใช้ดุลพินิจของตนแต่เพียงผู้เดียวในการแก้ไขเพิ่มเติมข้อมูลเป็นครั้งคราวโดยไม่ต้องบอกกล่าว เอกสารฉบับนี้จัดส่งให้แก่เฉพาะบุคคลที่กำหนดเท่านั้น และห้ามมิให้มีการทำซ้ำ ดัดแปลง เผยแพร่ ขยาย จำหน่าย พิมพ์ซ้ำ ส่งต่อ หรือแสวงหาประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ไม่ว่าในลักษณะใดๆ เว้นแต่จะได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก INVX ก่อน

การซื้อขายฟิวเจอร์สและออปชั่น (Futures and Options) มีความเสี่ยงสูงที่อาจก่อให้เกิดผลขาดทุนอย่างมีนัยสำคัญ จึงไม่เหมาะสมกับบุคคลทุกคน ทั้งนี้ ก่อนการตัดสินใจซื้อขายฟิวเจอร์สและออปชั่น ท่านควรพิจารณาถึงฐานะทางการเงิน วัตถุประสงค์ในการลงทุน ประสบการณ์ในการลงทุนของท่าน ตลอดจนความเสี่ยงที่ท่านสามารถยอมรับได้อย่างรอบคอบ เนื่องจากมีความเป็นไปได้ที่ท่านอาจสูญเสียเงินลงทุนมากกว่าเงินลงทุนเริ่มแรก ท่านควรพิจารณาถึงความเสี่ยง ทั้งหมดที่อาจเกิดขึ้นจากการซื้อขายฟิวเจอร์สและออปชั่น และท่านควรตัดสินใจลงทุนด้วยตนเอง และ/หรือ ในกรณีที่มิข้อสงสัย ท่านควรขอคำแนะนำจากที่ปรึกษาทางการลงทุน

เอกสารฉบับนี้จัดส่งให้กับเฉพาะบุคคลที่กำหนด (intended recipient) เท่านั้น และห้ามมิให้ผู้ใดนำข้อมูลในเอกสารฉบับนี้ไปทำซ้ำ ส่งต่อ เผยแพร่ ขยาย จำหน่าย คัดลอก นำออกแสดง หรือนำไปแสวงหาประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ ไม่ว่าด้วยวิธีการ ใด ๆ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจาก INVX เป็นการล่วงหน้า

© สงวนลิขสิทธิ์ 2568 บริษัทหลักทรัพย์ อินโนเวสต์ เอกซ์ จำกัด

CG Rating 2024 Companies with CG Rating

Companies with Excellent CG Scoring

AAV, ABM, ACE, ACG, ADVANC, AE, AF, AGE, AH, AIT, AJ, AKP, AKR, ALLA, ALT, AMA, AMARIN, AMATA, AMATAV, ANAN, AOT, AP, ASIMAR, ASK, ASP, ASW, AURA, AWC, B, BAFS, BAM, BANPU, BAY, BBGI, BBL, BCH, BCP, BCPG, BDMS, BEC, BEM, BEYOND, BGC, BGRIM, BJC, BKIH, BLA, BPP, BR, BRI, BRR, BSRC, BTG, BTS, BTW, BWG, CBG, CENTEL, CFRESH, CHASE, CHEWA, CHOW, CIMBT, CIVIL, CK, CKP, CNT, COLOR, COM7, CPALL, CPAXT, CPF, CPL, CPN, CPW, CRC, CRD, CREDIT, CSC, CV, DCC, DDD, DELTA, DEMCO, DITTO, DMT, DOHOME, DRT, DUSIT, EASTW, ECF, ECL, EGCO, EPG, ERW, ETC, ETE, FLOYD, FN, FPI, FPT, FVC, GABLE, GC, GCAP, GFC, GFPT, GGC, GLAND, GLOBAL, GPSC, GRAMMY, GULF, GUNKUL, HANA, HARN, HENG, HMPRO, HPT, HTC, ICC, ICHI, III, ILINK, ILM, IND, INET, INSET, INTUCH, IP, IRC, IRPC, IT, ITC, ITEL, ITTHI, IVL, JAS, JTS, K, KBANK, KCC, KCE, KCG, KEX, KKP, KSL, KTB, KTC, KTMS, KUMWEL, LALIN, LANNA, LH, LHFG, LIT, LOXLEY, LPN, LRH, LST, M, MAJOR, MALEE, MBK, MC, M-CHAI, MCOT, MFC, MFEC, MINT, MODERN, MONO, MOONG, MOSHI, MSC, MST, MTC, MTI, MVP, NCH, NER, NKI, NOBLE, NRF, NSL, NTSC, NVD, NWR, NYT, OCC, OR, ORI, OSP, PAP, PB, PCC, PCSGH, PDJ, PEER, PG, PHOL, PIMO, PLANB, PLAT, PLUS, PM, PORT, PPP, PPS, PR9, PRG, PRIME, PRM, PRTR, PSH, PSL, PTT, PTTEP, PTTGC, Q-CON, QH, QTC, RATCH, RBF, RPC, RPH, RS, RT, RWI, S, S&J, SA, SAAM, SABINA, SAK, SAMART, SAMTEL, SAT, SAV, SAWAD, SC, SCAP, SCB, SCC, SCCC, SCG, SCGD, SCGP, SCM, SCN, SDC, SEAFCO, SEAOL, SELIC, SENA, SENX, SGC, SGF, SGP, SHR, SICT, SIRI, SIS, SITHAI, SJWD, SKE, SKR, SM, SMP, SNC, SNNP, SNP, SO, SONIC, SPALI, SPC, SPI, SPRC, SR, SSC, SSF, SSP, SSSC, STA, STEC, STGT, STI, SUC, SUN, SUTHA, SVI, SYMC, SYNEX, SYNTEC, TASCO, TBN, TCAP, TCMC, TEAMG, TEGH, TFG, TFMAMA, TGE, TGH, THANA, THANI, THCOM, THG*, THIP, THRE, THREL, TIPH, TISCO, TK, TKS, TKT, TLI, TM, TMILL, TMT, TNDT, TNITY, TNL, TOA, TOG, TOP, TPAC, TPBI, TPIPL, TPIPP, TPS, TQM, TQR, TRP, TRUBB, TRUE, TRV, TSC, TSTE, TSTH, TTA, TTB, TTCL, TTW, TU, TVDH, TVO, TVT, TWPC, UAC, UBE, UBIS, UKEM, UPF, UPOIC, UV, VARO, VGI, VIH, WACOAL, WGE, WHA, WHAUP, WICE, WINMED, WINNER, ZEN

Companies with Very Good CG Scoring

2S, AAI, ADB, AEONTS, AHC, AIRA, APCO, APCS, APURE, ARIP, ARROW, ASIAN, ATP30, AUCT, AYUD, BA, BBIK, BC, BE8, BH, BIZ, BOL, BSBM, BTC, CH, CI, CIG, CM, COCOCO, COMAN, CPI, CSS, DTCENT, EVER, FE, FORTH, FSMART, FSX, FTI, GEL, GIFT, GPI, HUMAN, IFS, INSURE, JCK, JDF, JMART, KGI, KJL, KTIS, KUN, L&E, LHK, MATCH, MBAX, MEGA, METCO, MICRO, NC, NCAP, NCL, NDR, ONEE, PATO, PDG, PJW, POLY, PQS, PREB, PROUD, PSG, PSP, PSTC, PT, PTECH, PYLON, QLT, RABBIT, RCL, SAPPE, SECURE, SFLEX, SFT, SINO, SMT, SPCG, SPVI, STANLY, STPI, SUPER, SUSCO, SVOA, SVT, TACC, TAE, TCC, TEKA, TFM, TITL, TKN, TMD, TNR, TPA, TPCH, TPCS, TPLAS, TPOLY, TRT, TURTLE, TVH, UBA, UP, UREKA, VCOM, VIBHA, VRANDA, WARRIX, WIN, WP

Companies with Good CG Scoring

A5, ADD, AIE, ALUCON, AMC, AMR, ARIN, ASEFA, ASIA, ASN, BIG, BIOTEC, BIS, BJCHI, BLC, BVG, CEN, CGH, CHARAN, CHAYO, CHIC, CHOTI, CITY, CMC, CPANEL, CSP, DEXON, DOD, DPAINT, DV8, EASON, EE, EFORL, EKH, ESTAR, ETL, FNS, GBX, GENCO, GTB, GYT, ICN, IIG, IMH, IRCP, J, JCKH, JMT, JPARK, JR, JSP, JUBILE, KBS, KCAR, KIAT, KISS, KK, KWC, LDC, LEO, MCA, META, MGC, MITSIB, MK, NAM, NOVA, NTV, NV, OGC, PACO, PANEL, PHG, PIN, PRAPAT, PRI, PRIN, PROEN, PROS, PTC, READY, ROCTEC, SABUY, SALEE, SAMCO, SANKO, SCI, SE, SE-ED, SINGER, SISB, SKN, SKY, SMD100, SMIT, SORKON, SPG, SST, STC, STOWER, STP, SVR, SWC, TAKUNI, TC, TFI, TMC, TMI, TNP, TOPP, TRU, UEC, UOBKH, VL, WAVE, WFX, WIIK, XO, XPG, YUASA, ZAA

Corporate Governance Report

The material contained in this publication is for general information only and is not intended as advice on any of the matters discussed herein. Readers and others should perform their own independent analysis as to the accuracy or completeness or legality of such information. The Thai Institute of Directors, its officers, the authors and editor make no representation or warranty as to the accuracy, completeness or legality of any of the information contained herein. By accepting this document, each recipient agrees that the Thai Institute of Directors Association, its officers, the authors and editor shall not have any liability for any information contained in, or for any omission from, this publication.

The survey result is as of the date appearing in the Corporate Governance Report of Thai Listed Companies. As a result, the survey result may be changed after that date. InnovestX Securities Company Limited does not conform nor certify the accuracy of such survey result.

To recognize well performers, the list of companies attaining “Good”, “Very Good” and “Excellent” levels of recognition (Not including listed companies qualified in the “no announcement of the results” clause from 1 January 2023 to 28 October 2024) is publicized.

*บริษัทหรือกรรมการหรือผู้บริหารของบริษัทที่มีส่วนด้านการกำกับดูแลกิจการ เช่น การกระทำผิดเกี่ยวกับหลักทรัพย์ การทุจริต คอร์รัปชัน เป็นต้น ซึ่งการใช้ข้อมูล CGR ควรระมัดระวังข้อมูลดังกล่าวประกอบด้วย

Anti-corruption Progress Indicator

Certified (ได้รับการรับรอง)

2S, AAI, ACE, ADB, ADVANC, AE, AF, AH, AI, AIE, AIRA, AJ, AKP, AMA, AMANAH, AMATA, AMATAV, AP, APCS, AS, ASIAN, ASK, ASP, ASW, AWC, AYUD, B, BAFS, BAM, BANPU, BAY, BBGI, BBL, BCH, BCP, BCPG, BE8, BEC, BEYOND, BGC, BGRIM, BLA, BPP, BPS, BRI, BRR, BSBM, BTC, BTG, BTS, BWG, CAZ, CBG, CEN, CENTEL, CFRESH, CGH, CHASE, CHEWA, CHOTI, CHOW, CI, CIG, CIMBT, CM, CMC, COM7, CPALL, CPAXT, CPF, CPI, CPL, CPN, CPW, CRC, CREDIT, CSC, CV, DCC, DELTA, DEMCO, DEXON, DIMET, DMT, DOHOME, DRT, DUSIT, EASTW, ECF, EGCO, EP, EPG, ERW, ETC, ETE, FNS, FPI, FPT, FSMART, FSX, FTE, GBX, GC, GCAP, GEL, GFPT, GGC, GLOBAL, GPI, GPSC, GUNKUL, HANA, HARN, HEALTH, HENG, HMPRO, HTC, ICC, ICHI, ICN, IFS, III, ILINK, ILM, INET, INOX, INSURE, IRPC, ITC, ITEL, IVL, JAS, JMART, JR, JTS, K, KASET, KBANK, KCAR, KCE, KGEN, KGI, KKP, KSL, KTB, KTC, L&E, LANNA, LH, LHFG, LHK, LPN, LRH, M, MAJOR, MALEE, MATCH, MBAX, MBK, MC, MCOT, MEGA, MENA, META, MFC, MFEC, MINT, MODERN, MONO, MOONG, MSC, MST, MTC, MTI, NATION, NCAP, NEP, NER, NKI, NOBLE, NRF, OCC, OGC, OR, ORI, OSP, PAP, PATO, PB, PCSGH, PDG, PDJ, PG, PHOL, PIMO, PK, PL, PLANB, PLANET, PLAT, PLUS, PM, PMC, PPP, PPM, PPS, PQS, PR9, PREB, PRG, PRIME, PRINC, PRM, PROS, PRTR, PSH, PSL, PSTC, PT, PTECH, PTG, PTT, PTTEP, PTTGC, PYLON, Q-CON, QH, QLT, QTC, RABBIT, RATCH, RBF, RML, RS, RWI, S&J, SA, SAAM, SABINA, SAK, SAPPE, SAT, SC, SCB, SCC, SCCC, SCG, SCGD, SCGP, SCM, SCN, SEAOL, SE-ED, SELIC, SENA, SENX, SFLEX, SGC, SGP, SIRI, SIS, SITHAI, SJWD, SKR, SMIT, SMPC, SNC, SNNP, SNP, SORKON, SPACK, SPALI, SPC, SPI, SPRC, SRICHA, SSF, SSP, SSSC, SST, STA, STARM, STGT, STOWER, SUSCO, SVI, SVOA, SVT, SYMC, SYNTEC, TAE, TAKUNI, TASCO, TCAP, TCMC, TEGH, TFG, TFI, TFMAMA, TGE, TGH, THANI, THCOM, THIP, THRE, THREL, TIPCO, TKN, TKS, TKT, TMD, TMILL, TMT, TNITY, TNL, TNP, TNR, TOG, TOP, TOPP, TPA, TPAC, TPCS, TPLAS, TRT, TRU, TRUE, TSC, TSI, TSTE, TSTH, TTA, TTB, TTCL, TU, TURTLE, TVDH, TVO, TWPC, UBE, UBIS, UEC, UKEM, UPF, UV, VCOM, VGI, VIBHA, VIH, WACOAL, WHA, WHAUP, WICE, WIIK, WPH, XO, YUASA, ZEN, ZIGA

Declared (ประกาศเจตนารมณ์)

AMARIN, ANI, APCO, ASAP, ASEFA, AUCT, AURA, B52, BKIH, CHG, DITTO, EA, EAST, EMC, ESTAR, EVER, FLOYD, GABLE, GFC, GREEN, GULF, HL, HUMAN, IP, IT, J, JDF, JMT, KCC, KJL, LDC, LIT, M-CHAI, MEDEZE, MGC, MJD, MOSHI, NSL, NTSC, PCC, PCE, PLE, PROEN, PROUD, PTC, S, SANKO, SAWAD, SCAP, SFT, SHR, SINGER, SINO, SKE, SKY, SOLAR, SONIC, SUPER, TBN, TEAMG, TMC, TMI, TPP, TQM, UOBKH, UP, UREKA, VL, VNG, WARRIX, WELL, WIN, WP

N/A

24CS, 88TH, A, A5, AAV, ABM, ACAP, ACC, ACG, ADD, ADVICE, AEONTS, AFC, AGE, AHC, AIT, AJA, AKR, AKS, ALLA, ALPHAX, ALT, ALUCON, AMARC, AMC, AMR, ANAN, AOT, APO, APP, APURE, AQUA, ARIN, ARIP, ARROW, ASIA, ASIMAR, ASN, ATLAS, ATP30, AU, BA, BBIK, BC, BCT, BDMS, BEAUTY, BEM, BGT, BH, BIG, BIOTEC, BIS, BIZ, BJC, BJCHI, BKA, BKD, BKGI, BLAND, BLC, BLESS, BLISS, BM, BOL, BR, BROCK, BSM, BSRC, BTNC, BTW, BUI, BVG, BYD, CCET, CCP, CEYE, CFARM, CGD, CH, CHAO, CHARAN, CHAYO, CHIC, CHO, CITY, CIVIL, CK, CKP, CMAN, CMO, CMR, CNT, COCOCO, COLOR, COMAN, CPANEL, CPH, CPR, CPT, CRANE, CRD, CSP, CSR, CSS, CTW, CWT, D, DCON, DDD, DHOUSE, DOD, DPAINT, DTCENT, DTCL, DV8, EASON, EFORL, EKH, ETL, EURO, F&D, FANCY, FE, FM, FMT, FN, FORTH, FTI, FVC, GENCO, GJS, GLAND, GLORY, GRAMMY, GRAND, GSTEEL, GTB, GTV, GYT, HANN, HFT, HPT, HTECH, HYDRO, I2, IDG, IHL, IIG, IMH, IND, INGRS, INSET, IRC, IRCP, IROYAL, ITD, ITNS, ITTHI, IVF, JAK, JCK, JCKH, JCT, JKN, JPARK, JSP, JUBILE, KAMART, KBS, KC, KCG, KCM, KDH, KEX, KIAT, KISS, KK, KKC, KLINIQ, KOOL, KTIS, KTMS, KUMWEL, KUN, KWC, KWI, KWM, KYE, LALIN, LEE, LEO, LOXLEY, LPH, LST, LTMH, LTS, MADAME, MAGURO, MANRIN, MASTEC, MASTER, MATI, MCA, MCS, MDX, MEB, METCO, MGI, MGT, MICRO, MIDA, MILL, MITSIB, MK, ML, MMM, MORE, MOTHER, MPJ, MRDIYT, MTW, MUD, MVP, NAM, NAT, NC, NCH, NCL, NCP, NDR, NEO, NETBAY, NEW, NEWS, NEX, NFC, NKT, NL, NNCL, NOVA, NPK, NTV, NUT, NV, NVD, NWR, NYT, OHTL, OKJ, ONEE, ONSENS, ORN, PACO, PAF, PANEL, PEACE, PEER, PERM, PF, PHG, PICO, PIN, PIS, PJW, PLT, PMTA, POLY, PORT, PPM, PRAKIT, PRAPAT, PRECHA, PRI, PRIN, PSG, PSP, PTL, QTCC, RAM, RCL, READY, RICHY, RJH, ROCK, ROCTEC, ROH, ROJNA, RP, RPC, RPH, RSP, RT, S11, SAF, SAFE, SALEE, SAM, SAMART, SAMCO, SAMTEL, SAUCE, SAV, SAWANG, SCI, SCL, SCP, SDC, SE, SEAFCO, SECURE, SEI, SGF, SHANG, SIAM, SICT, SIMAT, SISB, SK, SKIN, SKN, SLP, SMART, SMD100, SMO, SMT, SNPS, SO, SPA, SPCG, SPG, SPREME, SPVI, SQ, SR, SRS, STANLY, STC, STECH, STECON, STELLA, STI, STP, STPI, STX, SUC, SUN, SUTHA, SVR, SWC, SYNEX, TACC, TAN, TAPAC, TATG, TC, TCC, TCJ, TCOAT, TEAM, TEKA, TERA, TFM, TGPRO, TH, THAI, THANA, THE, THG, THMUI, TIDLOR, TIGER, TITL, TK, TKC, TL, TLI, TM, TMAN, TMW, TNDT, TNH, TNPC, TOA, TPBI, TPCH, TPIPL, TPIPP, TPL, TPOLY, TPS, TQR, TR, TRC, TRITN, TRP, TRUBB, TRV, TSE, TSR, TTI, TTT, TTW, TURBO, TVH, TVT, TWP, TWZ, TYCN, UAC, UBA, UMI, UMS, UNIQ, UPOIC, UTP, UVAN, VARO, VPO, VRANDA, VS, WASH, WAVE, WFX, WGE, WINDOW, WINMED, WINNER, WORK, WSOL, XBIO, XPG, XYZ, YGG, YONG, ZAA

Explanations

Companies participating in Thailand's Private Sector Collective Action Coalition Against Corruption programme (Thai CAC) under Thai Institute of Directors (as of May 2, 2025) are categorised into: companies that have declared their intention to join CAC, and companies certified by CAC.