



กลุ่มขนส่งทางบก

นโยบายลดค่าโดยสารรถไฟฟ้าจะส่งผลอย่างไร?

19 ตุลาคม 2026

กิตติสร พฤติภัทร, IAA, CFA, FRM
นักวิเคราะห์การลงทุนปัจจัยพื้นฐาน
ด้านหลักทรัพย์
0-2793-9007
kittisorn.p@innovestx.co.th

การปรับลดค่าโดยสารเป็นปัจจัยบวกต่อกลุ่มขนส่งทางบก แต่เรามองว่าเป็น upside

นโยบาย: ค่าโดยสาร 17-45 บาท เริ่ม 1 ม.ค. 2027

ค่าโดยสารถูกกำหนดเพดานสูงสุดที่ 45 บาทต่อเที่ยว และชำระค่าแรกเข้าเพียงครั้งเดียว โดยปัจจุบันเส้นทางส่วนใหญ่จัดเก็บค่าโดยสารอยู่ในช่วง 17-45 บาทแล้ว ดังนั้นผู้ที่ได้รับประโยชน์หลักคือผู้โดยสารที่ต้องเปลี่ยนสายเดินทาง และผู้ใช้บริการส่วนต่อขยายของ BTS

จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น: +3.5% ในกรณีฐาน

ประมาณ 2 ใน 3 ของจำนวนการแตะบัตรเข้าระบบ (entries) ต่อวันอยู่ในเส้นทางที่ค่าโดยสารถูกลง โดยค่าโดยสารเฉลี่ยลดลง 27% หากพฤติกรรมตอบสนองต่อราคาคิดเป็นครึ่งหนึ่งของช่วงเดินทางฟรีในเดือนม.ค. 2025 เราคาดว่าจำนวนผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้น 3.5%

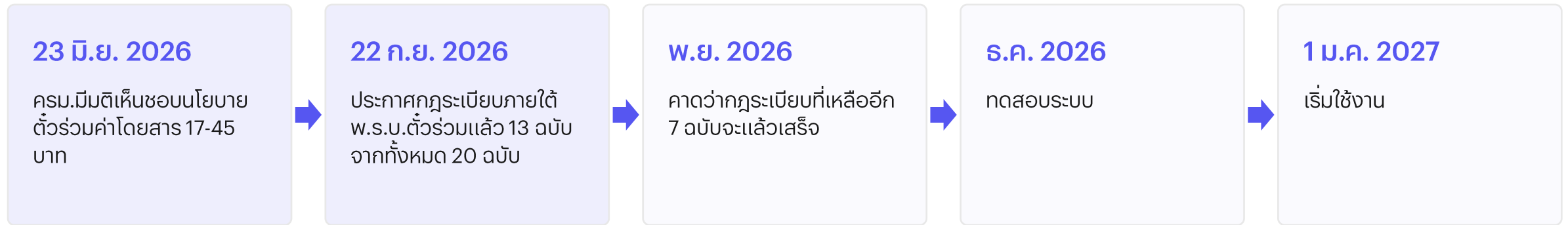
กำไร: +1.3-2.8% ในปี 2027F

หากภาครัฐได้รับส่วนแบ่งผลประโยชน์เพิ่มเติม ครั้งหนึ่ง: BEM กำไรเพิ่ม 1.3%, BTSGIF กำไรเพิ่ม 2.8%, ขาดทุนของ BTS ลดลง 8.5% ในกรณีดีที่สุด (จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 7%, ไม่มีการแบ่งรายได้ส่วนเพิ่มให้ภาครัฐ): BEM กำไรเพิ่ม 5.3%, BTSGIF กำไรเพิ่ม 11.3%, ขาดทุนของ BTS ลดลง 33.8%

มุมมองของเรา

- เราคงคำแนะนำ NEUTRAL ต่อกลุ่มขนส่งทางบก และคงปรับประมาณการกำไรจนกว่าจะเห็นความชัดเจนของโครงสร้างการแบ่งรายได้จากผู้โดยสารส่วนเพิ่ม
- ความชัดเจนเกี่ยวกับการแบ่งรายได้จะเป็นปัจจัยกระตุ้นราคาหุ้นกลุ่มขนส่งทางบก โดยเรามองว่าราคาหุ้นยังไม่ได้สะท้อน upside ดังกล่าว
- BEM ยังคงเป็นหุ้นเด่นของเรา (OUTPERFORM, ราคาเป้าหมายกลางปี 2027F อิงวิธี SoTP ที่ 8.2 บาท) ขณะที่คงคำแนะนำ NEUTRAL สำหรับ BTS (ราคาเป้าหมาย 2.3 บาท) และ BTSGIF (ราคาเป้าหมาย 2.3 บาท)

นโยบายคืบหน้าตามแผน เริ่ม 1 ม.ค. 2027; การแบ่งรายได้เป็นประเด็นที่ต้องติดตาม



กรอบกฎหมายที่รองรับนโยบายนี้แล้วเสร็จเป็นส่วนใหญ่

- กฎหมายหลักทั้ง 3 ฉบับผ่านการพิจารณาในปี 2025 และมีผลบังคับใช้แล้ว
- หลักเกณฑ์กำหนดเพดานค่าโดยสารสูงสุดภายใต้ พ.ร.บ.การขนส่งทางรางแล้วเสร็จ ขณะที่ พ.ร.บ.การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ฉบับแก้ไข) ไม่จำเป็นต้องออกหลักเกณฑ์เพิ่มเติม
- หากกฎระเบียบออกล่าช้า จะเหลือระยะเวลาทดสอบระบบค่อนข้างจำกัด

ประเด็นที่ยังไม่ชัดเจน: ใครจะได้รับรายได้ส่วนเพิ่ม?

แม้ว่าผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าจะได้รับการชดเชยส่วนต่างค่าโดยสารเต็มจำนวน แต่การแบ่งรายได้ที่เกิดจากผู้โดยสารใหม่ยังอยู่ระหว่างการหารือ

นี่เป็นเหตุผลที่เรายังคงประมาณการเดิมในขณะนี้ โดยความชัดเจนในประเด็นดังกล่าวจะเป็นปัจจัยกระตุ้นสำคัญของกลุ่มขนส่งทางบก

ค่าโดยสาร 17-45 บาท ช่วยผู้โดยสารที่เปลี่ยนสายเป็นหลัก

45 บาท

ค่าโดยสารสูงสุดต่อเที่ยว โดยคิดตามระยะทาง เริ่มต้นที่ 17 บาท

1 ค่าแรกเข้า

ชำระค่าแรกเข้าเพียงครั้งเดียว แม้มีการเปลี่ยนสาย

~5 พันล.

เงินอุดหนุนจากภาครัฐต่อปี เพื่อชดเชยส่วนต่างค่าโดยสาร

1 ม.ค. 2027

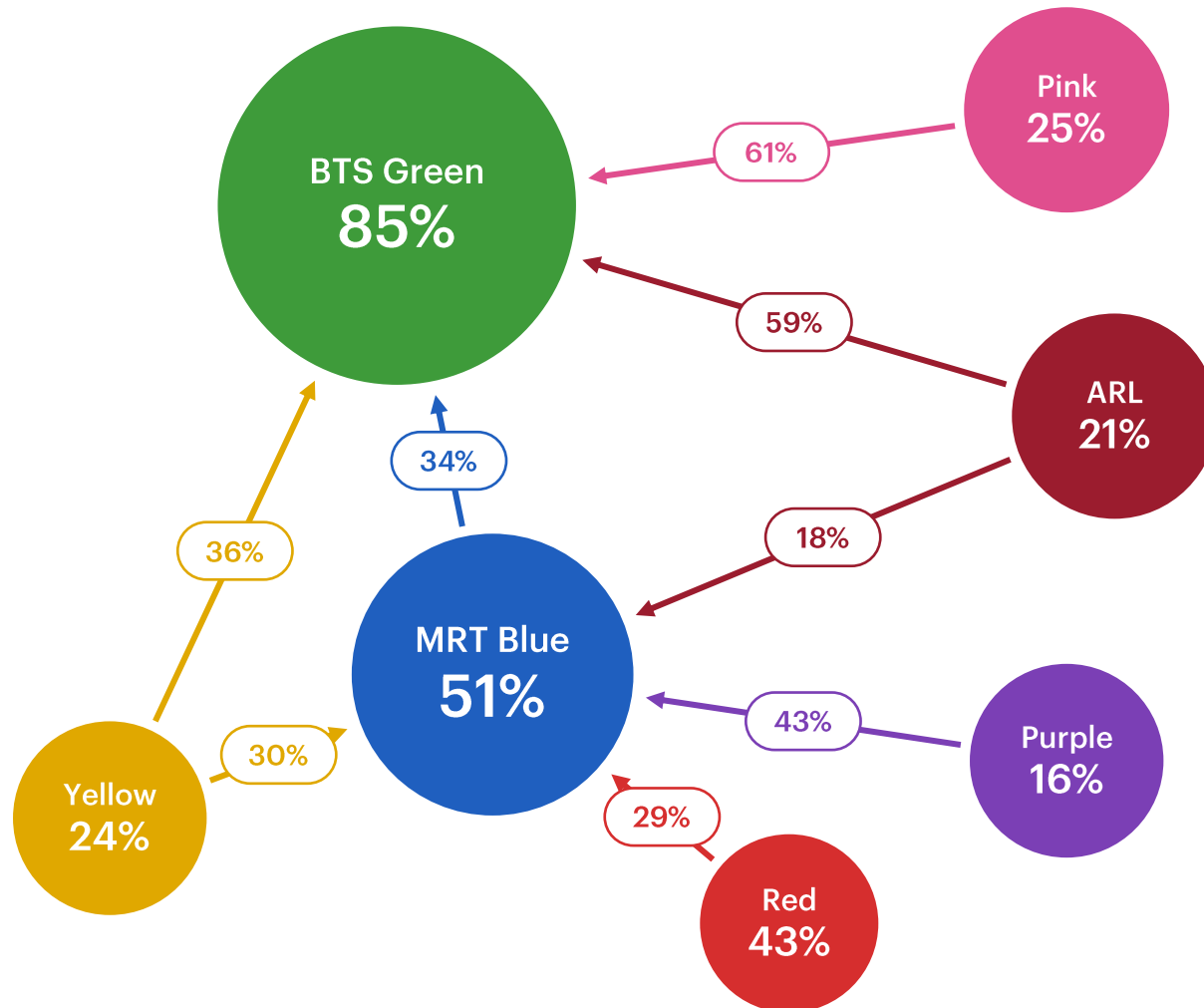
วันเริ่มใช้งานเป้าหมาย สำหรับประชาชนไทยที่มีการยืนยันตัวตนผ่านบัตร EMV

ตารางค่าโดยสารปัจจุบันเทียบกับช่วงราคาใหม่ (บาท/เที่ยว)

สายรถไฟฟ้า	ผู้ให้บริการ	ปัจจุบัน	ใหม่	การเปลี่ยนแปลง ของค่าโดยสาร สูงสุด
BTS (สายสีเขียว รวมส่วนต่อขยาย)	BTS / BTSGIF	17-65	17-45	-31%
MRT (สายสีน้ำเงิน)	BEM	17-44	17-45	0%
สายสีเหลือง	BTS (EBM)	15-45	17-45	0%
สายสีชมพู	BTS (NBM)	15-45	17-45	0%
Airport Rail Link	AERA1	15-45	17-45	0%
สายสีม่วง	BEM (O&M)	สูงสุด 40 บาท/วัน	17-45	n.m.
สายสีแดง	SRTET	สูงสุด 40 บาท/วัน	17-45	n.m.
สายสีทอง	BTS (O&M)	17 บาทตลอดสาย	17-45	n.m.

- ปัจจุบันมีเพียง BTS เท่านั้นที่เก็บค่าโดยสารสูงกว่า 45 บาทสำหรับการเดินทางระยะไกลในส่วนต่อขยาย
- ผู้โดยสารที่ใช้เพียงสายเดียวจะจ่ายค่าโดยสารเท่าเดิม ประโยชน์หลักของนโยบายคือการยกเลิกการเก็บค่าแรกเข้าซ้ำเมื่อเปลี่ยนสาย

เครือข่ายรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ มีการเชื่อมต่อกันในระดับสูง



55%

ของการแตะบัตรเข้าระบบ (entries) ต่อวันในปัจจุบัน เป็นการเดินทางที่มีการเปลี่ยนสาย

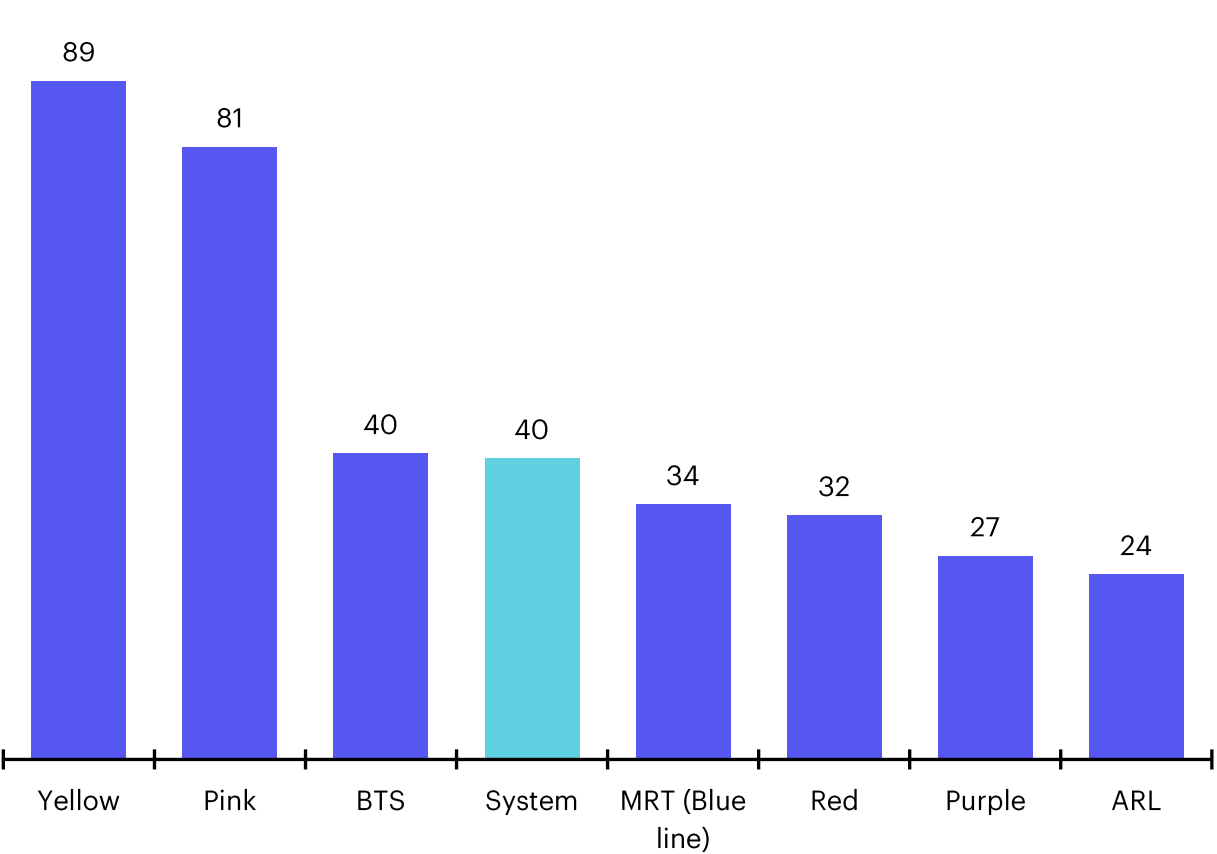
- รถไฟฟ้าสายสีเขียวของ BTS มีสัดส่วนผู้โดยสารเดินทางภายในสายสูงถึง 85%
- รถไฟฟ้าสายรอง (feeder line) ทุกสายส่งต่อผู้โดยสาร 75% หรือมากกว่าไปยังสายอื่น: สายสีม่วง 84%, ARL 79%, สายสีเหลือง 76%, สายสีชมพู 75%
- MRT สายสีน้ำเงินอยู่ตรงกลางของเครือข่าย โดยมีผู้โดยสาร 49% ที่เดินทางต่อไปยังสายอื่น จึงเป็นจุดเชื่อมต่อหลักของระบบ
- ปัจจุบันการเปลี่ยนสายทำให้ต้องเสียค่าแรกเข้าซ้ำ ซึ่งเป็นต้นทุนที่นโยบายใหม่จะยกเลิก

วงกลม: สัดส่วนการเดินทางที่อยู่ภายในสายเดียว

ลูกศร: สัดส่วนการเดินทางที่เริ่มต้นจากสายหนึ่งและไปสิ้นสุดที่อีกสายหนึ่ง

มาตรการเดินทางฟรีในเดือนม.ค. 2025 ช่วยให้จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นเกือบ 40% นำโดยสายรอง (feeder lines)

การเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร, 25-31 ม.ค. เทียบกับ 18-24 ม.ค. 2025 (%)



+39.6%

จำนวนเที่ยวเดินทางด้วยรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นในช่วงสัปดาห์เดินทางฟรี: จาก 10.4 ล้านเที่ยว เป็น 14.5 ล้านเที่ยว (ข้อมูลรายวันจากกรมการขนส่งทางราง)

0.4

ค่าการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของค่าโดยสาร (fare response) สะท้อนว่าการลดค่าโดยสาร 100% ส่งผลให้จำนวนเที่ยวเดินทางเพิ่มขึ้น 39.6%

- สายรอง (feeder lines) ตอบสนองมากที่สุด เนื่องจากผู้โดยสารเดินทางไกลกว่า จ่ายค่าโดยสารสูงกว่า และมีทางเลือกในการเดินทางมากกว่า
- การเดินทางฟรีถือเป็นกรณีสูงสุดของผลตอบสนองต่อการลดค่าโดยสาร ขณะที่การกำหนดค่าโดยสารไว้ที่ 17-45 บาทจะดึงดูดการเดินทางเพิ่มเติมได้น้อยกว่า
- เราใช้ข้อมูลจากประเทศไทย เนื่องจากสะท้อนโครงสร้างเครือข่ายและพฤติกรรมผู้โดยสารได้ดีที่สุด

สิ่งที่เยอรมนีดำเนินการ (ม.ย.-ส.ค. 2022)

- ตัวรายเดือนราคา 9 ยูโร สำหรับเดินทางไม่จำกัดด้วยรถไฟท้องถิ่น รถราง และรถโดยสารทั่วประเทศ โดยไม่รวมรถไฟทางไกล คิดเป็นการลดราคาประมาณ 92%
- เป็นส่วนหนึ่งของมาตรการบรรเทาผลกระทบจากค่าพลังงานและค่าครองชีพที่สูงขึ้น รวมถึงส่งเสริมการใช้ขนส่งสาธารณะ
- สถาบัน Ifo ประเมินผลกระทบผ่านข้อมูลโทรศัพท์มือถือก่อนและระหว่างโครงการ

+34%

จำนวนผู้โดยสารรถไฟเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2019 ตลอดระยะเวลา 3 เดือน

-4-5%

การเดินทางด้วยรถยนต์: ลดลงเพียงเล็กน้อย

0.37

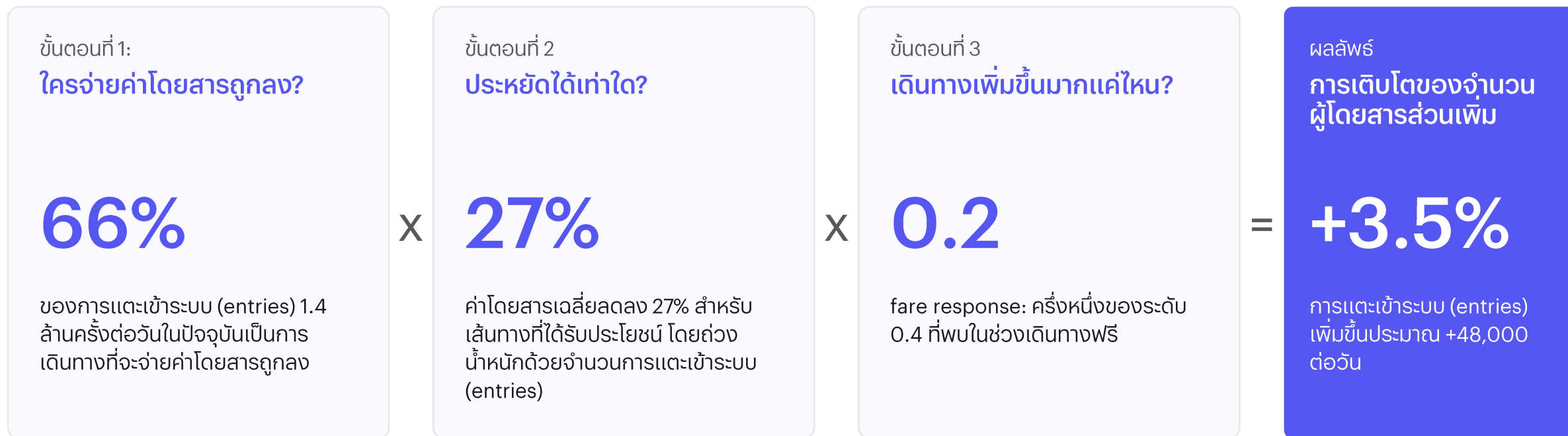
ค่าการตอบสนองต่อค่าโดยสาร: การลดราคา 92% ส่งผลให้จำนวนเที่ยวเดินทางเพิ่มขึ้น 34%

เปรียบเทียบไทยกับเยอรมนี

	สัปดาห์เดินทางฟรีของไทย	ตัว 9 ยูโร
ระยะเวลา	7 วัน (ม.ค. 2025)	3 เดือน (ปี 2022)
ลดค่าโดยสาร	100%	92%
จำนวนผู้โดยสารเพิ่ม	+39.6%	+34%
Implied fare response	0.40	0.37

- แม้เป็นเครือข่ายที่แตกต่างกันมาก แต่ให้ค่า fare response ใกล้เคียงกันที่ประมาณ 0.4
- เราไม่ได้ใช้โครงการตัว 9 ยูโรของเยอรมนีในการประมาณการของเรา เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นบัตรโดยสารรายเดือนที่ใช้ได้ทั่วประเทศ ครอบคลุมรถโดยสารและรถราง และประเมินผลโดยเทียบกับระดับการใช้งานในปี 2019 ซึ่งแตกต่างจากบริบทของเครือข่ายรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ
- แม้ค่าโดยสารจะถูกมาก แต่จำนวนผู้ใช้รถยนต์ลดลงเพียง 4-5%
- Car trips fell only 4-5%: very cheap fares lifted rail use but moved few people out of cars

การประมาณการของเราใน 3 ขั้นตอน: $66\% \times 27\% \times 0.2 = 3.5\%$



- เราใช้จำนวนการแตะเข้าระบบ (gate taps) เป็นหน่วยนับ ซึ่งเป็นฐานที่ผู้บริการเดินรถไฟไฟฟ้าใช้รายงานจำนวนผู้โดยสารและจัดเก็บค่าโดยสาร โดยผู้โดยสารที่เปลี่ยนสายจะต้องแตะเข้าระบบในทุกสายที่ใช้เดินทาง
- ข้อมูลที่ใช้ในการประมาณการทั้ง 3 ส่วนอ้างอิงจากข้อมูลที่เปิดเผยต่อสาธารณะ ได้แก่ จำนวนผู้โดยสารรายวันของแต่ละสาย รูปแบบการเดินทางต้นทาง-ปลายทาง และผลตอบสนองในช่วงสัปดาห์เดินทางฟรี

ขั้นตอนที่ 1: สองในสามของจำนวนการแตะเข้าระบบ (entries) ในปัจจุบันเป็นการเดินทางที่จะจ่ายค่าโดยสารถูกลง

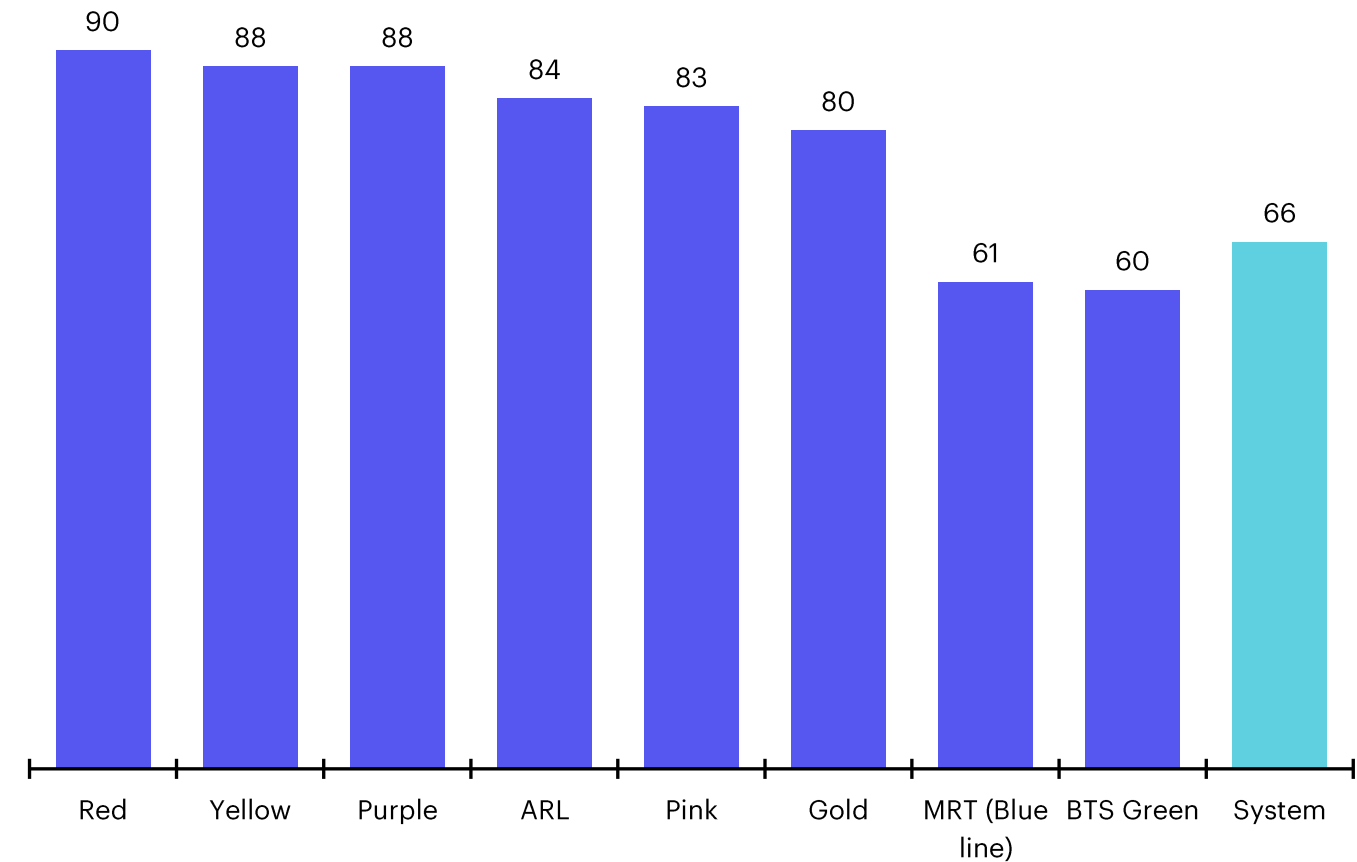
907,000

จากทั้งหมด 1.4 ล้านครั้งต่อวัน หรือคิดเป็น 66% จะได้รับประโยชน์
จากค่าโดยสารที่ลดลง

กลุ่มผู้ได้รับประโยชน์	Entries/ วัน	% ของ entries
ผู้โดยสารที่เปลี่ยนสาย	755,000	55%
ผู้โดยสารจากส่วนต่อขยายของ BTS ที่เดินทาง เข้าสู่สายหลัก	139,000	10%
ผู้โดยสารสายสีทองที่เปลี่ยนไปใช้รถไฟฟ้าสายสี เขียว	13,000	1%
รวม	907,000	66%

- เนื่องจากผู้โดยสารที่เปลี่ยนสายต้องแตะเข้าระบบ (entries) ในทุกสายที่ใช้เดินทาง ทำให้การเดินทาง 361,000 เที่ยว คิดเป็นการแตะเข้าระบบ (entries) รวม 755,000 ครั้ง
- ผู้โดยสาร BTS ส่วนต่อขยายแม้จะใช้เพียงสายเดียว แต่ปัจจุบันจ่ายค่าโดยสารเฉลี่ยราว 56 บาท ซึ่งสูงกว่าเฟดาน 45 บาท

สัดส่วนการแตะเข้าระบบ (entries) ของแต่ละสายที่อยู่ในกลุ่มการเดินทางซึ่งจะจ่ายค่าโดยสารถูกลง (%)



ขั้นตอนที่ 2: ค่าโดยสารของเส้นทางดังกล่าวลดลงเฉลี่ย 27%

เส้นทาง	จำนวนสายที่ใช้	Entries/วัน	ค่าโดยสารปัจจุบัน	ลดลง
MRT (สายสีน้ำเงิน) ไป BTS สายสีเขียว	2	217k	63.3 บาท	-29%
BTS สายสีเขียว ไป MRT (สายสีน้ำเงิน)	2	69k	63.3 บาท	-29%
Airport Rail Link ไป BTS สายสีเขียว	2	60k	63.6 บาท	-29%
สายสีชมพู ไป BTS สายสีเขียว	2	54k	65.0 บาท	-31%
สายสีม่วง ไป BTS สายสีเขียว	2	32k	83.3 บาท	-27%
BTS สายสีเขียว ไป สายสีชมพู	3	31k	65.0 บาท	-46%
MRT (สายสีน้ำเงิน) ไป สายสีเหลือง	2	29k	61.5 บาท	-31%
เส้นทางข้ามสายอื่นๆ ทั้งหมด	2-3	263k		
ส่วนต่อขยาย BTS สายสีเขียว เข้าสู่สายหลัก	1	139k	56.0 บาท	-20%
สายสีทอง ไป BTS สายสีเขียว	2	13k	50.6 บาท	-11%
รวม		907k		-27%

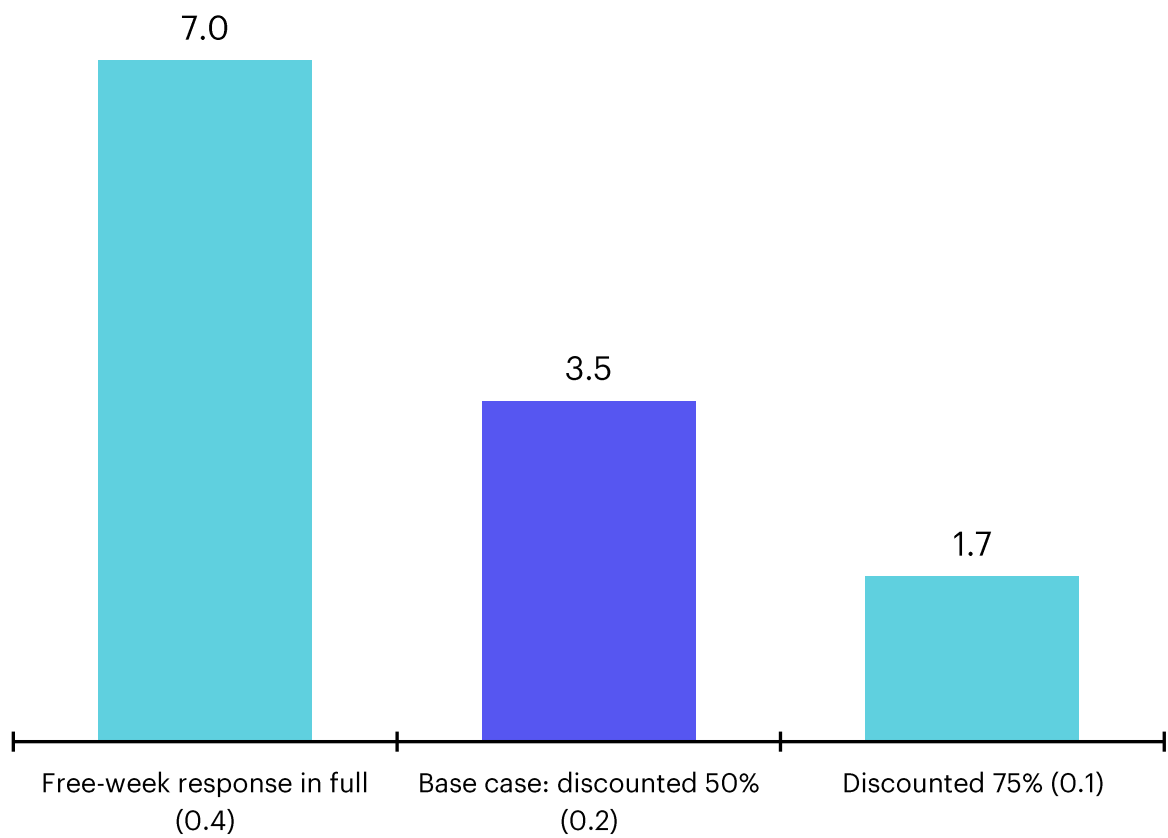
27%

การปรับลดค่าโดยสารเฉลี่ยของการเดินทางที่จ่ายค่าโดยสารถูกลง โดยถ่วงน้ำหนักด้วยจำนวนการแตะเข้าระบบ (entries)

- ค่าโดยสารในปัจจุบันเป็นผลรวมของค่าโดยสารเฉลี่ยของทุกสายที่ใช้เดินทาง เนื่องจากแต่ละสายเรียกเก็บค่าแรกเข้าของตนเอง
- ตัวอย่าง: MRT สายสีน้ำเงิน ไป BTS สายสีเขียว มีค่าโดยสาร 63.3 บาท และจะลดเหลือ 45 บาท (ลดลง 29%) หลังใช้นโยบายใหม่
- การเดินทางที่ใช้ 3 สายได้รับประโยชน์จากการลดค่าโดยสารมากที่สุด (ประมาณ 45%) ขณะที่การเดินทางบนส่วนต่อขยายที่ใช้เพียงสายเดียวได้รับประโยชน์น้อยที่สุด (20%)
- เราให้น้ำหนักตามจำนวนการแตะเข้าระบบ (entries) ซึ่งเป็นฐานที่ใช้วัดจำนวนผู้โดยสาร ดังนั้นการเดินทางที่ใช้ 3 สายจะถูกนับ 3 ครั้ง

ขั้นตอนที่ 3: เราปรับลดผลตอบแทนของสัปดาห์เดินทางฟรีลงครึ่งหนึ่งสำหรับ กรณีฐาน

การเติบโตของจำนวนผู้โดยสารทั้งระบบตามสมมติฐานการตอบสนองต่อค่าโดยสาร (%)



เหตุผลที่ลด fare response ลงครึ่งหนึ่ง

- สัปดาห์เดินทางฟรีมีระยะเวลาสั้นและมีการประชาสัมพันธ์อย่างเข้มข้น
- เกิดขึ้นพร้อมกับช่วงฝุ่น PM2.5 รุนแรง ทำให้คนหันมาใช้รถไฟฟ้ามากขึ้น
- การเดินทางฟรีกระตุ้นการเดินทางเพื่อพักผ่อน ซึ่งอาจไม่เกิดขึ้นภายใต้ค่าโดยสาร 17-45 บาท

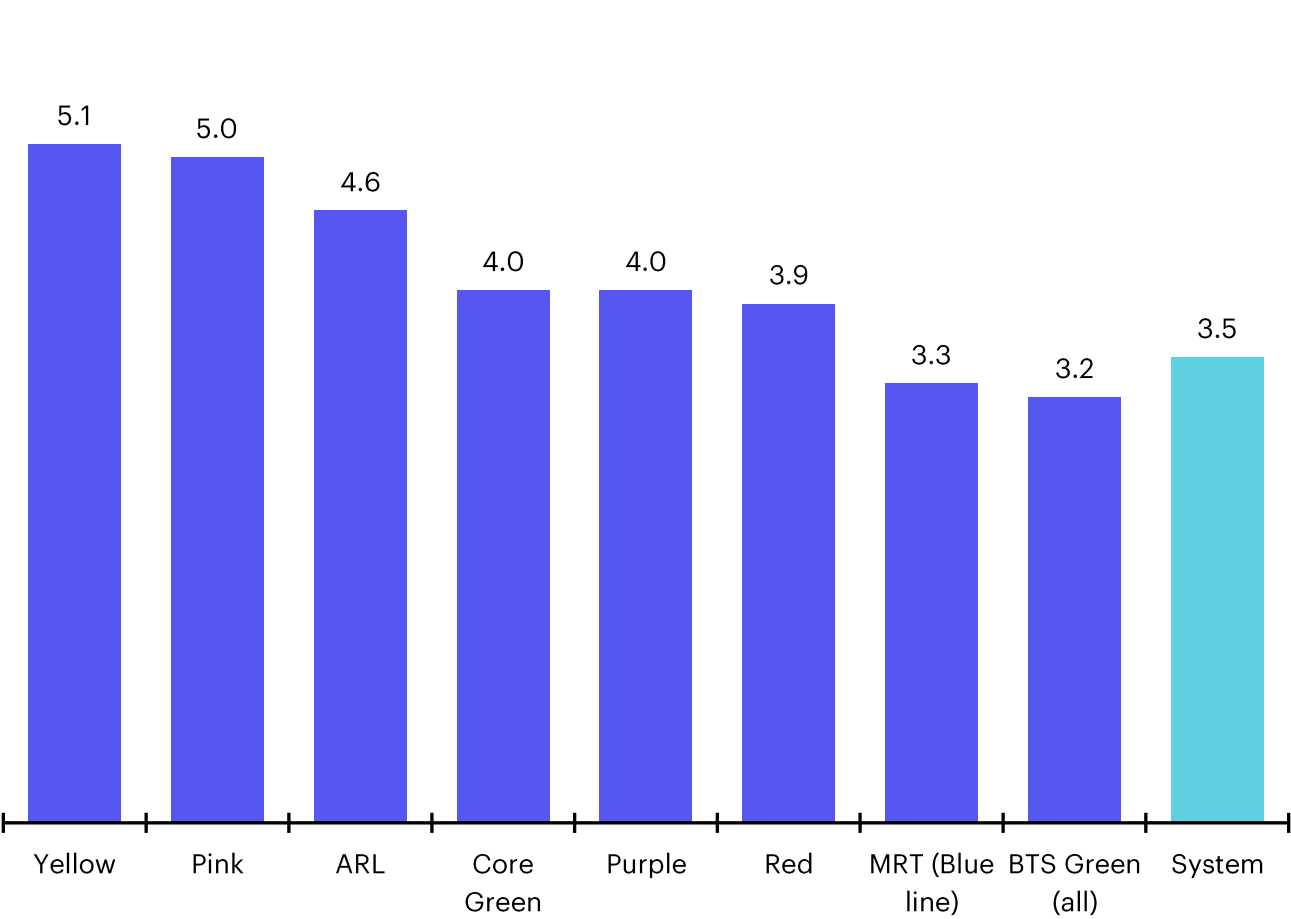
กรณีฐานคำนวณอย่างไร

907,000 การแตะเข้าระบบ (entries) × การลดลงของค่าโดยสาร 27% × ค่าการตอบสนองต่อค่าโดยสาร 0.2 = การแตะเข้าระบบเพิ่มเติมประมาณ 48,000 ครั้งต่อวัน

48,000 ÷ 1.4 ล้านการแตะเข้าระบบในปัจจุบัน = จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3.5%

สายรองเติบโตเร็วที่สุด, สายสีเขียวหลักเติบโตดีกว่า MRT สายสีน้ำเงิน

การเติบโตของผู้โดยสารในกรณีฐานแยกตามสาย (%)



สายสีเขียวหลัก (BTSGIF) vs MRT สายสีน้ำเงิน (BEM)

+4.0%

สายสีเขียวหลัก, เพิ่มขึ้น 21,600 entries ต่อวัน

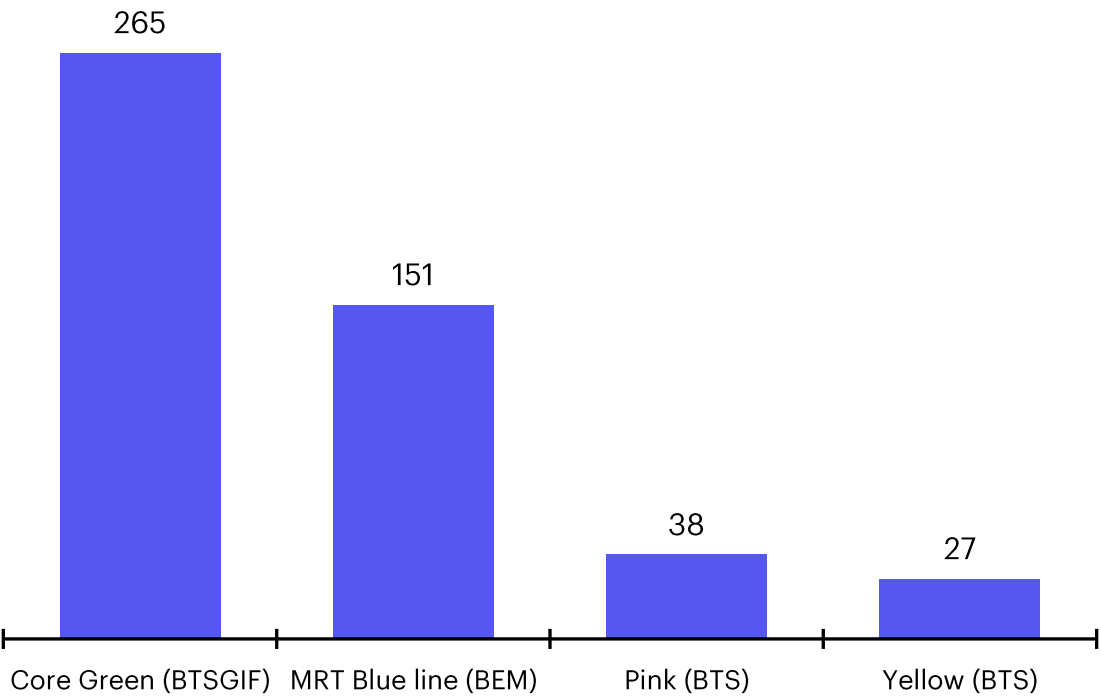
+3.3%

MRT สายสีน้ำเงิน, เพิ่มขึ้น 13,900 entries ต่อวัน

- สายรอง (feeder lines) เติบโตเร็วที่สุด เนื่องจาก 80-90% ของการแตะเข้าระบบ (entries) อยู่ในกลุ่มการเดินทางที่ได้รับประโยชน์จากค่าโดยสารที่ลดลง
- สายสีเขียวหลักมีจำนวนการแตะเข้าระบบ (entries) ใหม่มากกว่าสายสีน้ำเงิน 1.6 เท่า ทั้งที่มีฐานจำนวนผู้โดยสารใหญ่กว่าเพียง 1.3 เท่า เนื่องจากเป็นจุดหมายปลายทางหลักของเครือข่าย และผู้โดยสารจากส่วนต่อขยายของสายสีเขียวยังคงคิดเป็นประมาณหนึ่งในสี่ของการเพิ่มขึ้นดังกล่าว
- จำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นของ MRT สายสีน้ำเงินส่วนใหญ่มาจากผู้โดยสารที่ใช้สายดังกล่าวเป็นเส้นทางเชื่อมต่อในการเดินทาง

ผู้โดยสารส่วนเพิ่มสร้างรายได้เพิ่มราว 481 ลบ./ปี ในกรณีฐาน

รายได้ค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นต่อปีในกรณีฐาน (ลบ.)



คำนวณจาก จำนวน entries เพิ่มขึ้นต่อวัน × ค่าโดยสารเฉลี่ยของแต่ละสาย × 365 วัน ก่อนการแบ่งรายได้

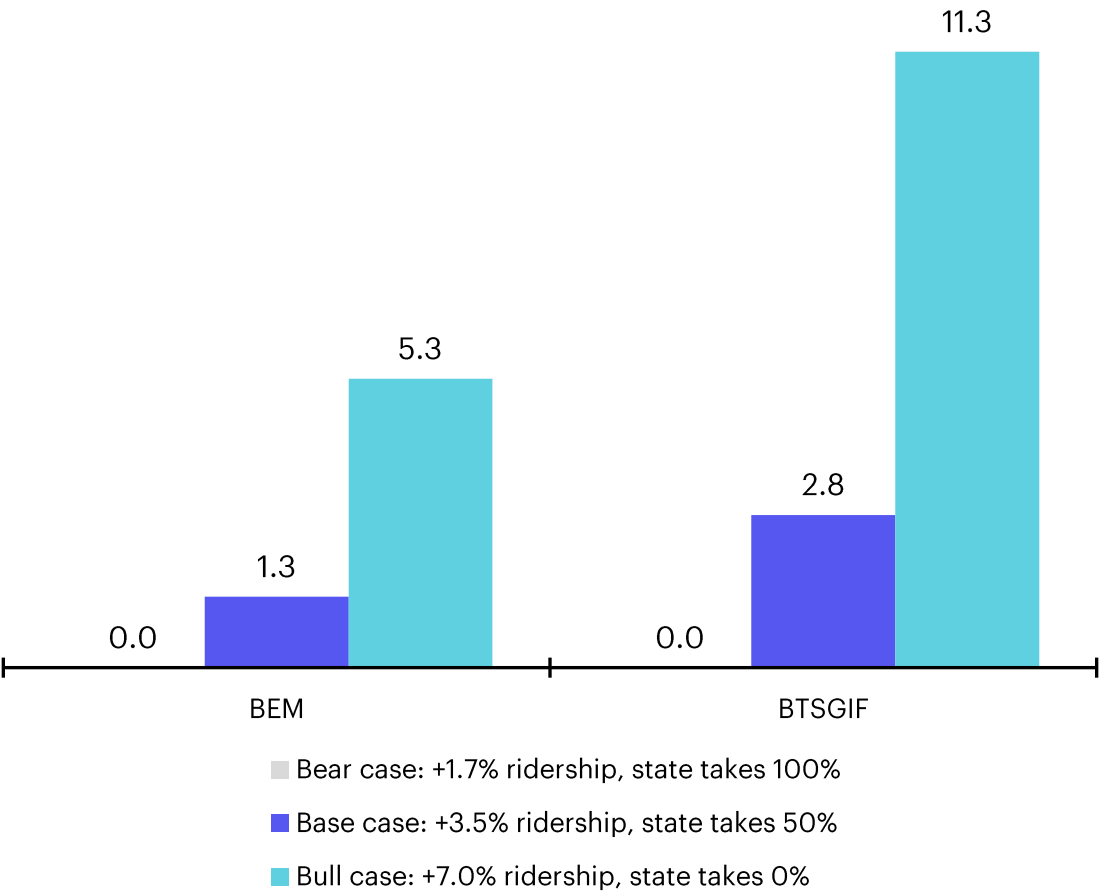
กำไรส่วนเพิ่มต่อปีภายใต้กรณีฐาน (ลบ.)

ส่วนแบ่งของรัฐ	ชมพู	เหลือง	MRT สีน้ำเงิน	สีเขียวหลัก
0%, ผู้ให้บริการรับทั้งหมด	30	22	121	265
50% (กรณีฐานของเรา)	15	11	60	133
100%, รัฐรับทั้งหมด	0	0	0	0

- สายสีเขียวหลักได้ประโยชน์สูงสุด เนื่องจากมีฐานผู้โดยสารใหญ่และค่าโดยสารเฉลี่ยสูงสุด (33.6 บาท)
- ต้นทุนส่วนเพิ่มจากการรองรับผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น 3-5% บนขบวนรถที่มีอยู่เดิม คาดว่าจะมีจำกัด
- กำไรส่วนเพิ่มของสายสีชมพู สายสีเหลือง และ MRT สายสีน้ำเงินจะถูกหักภาษีในอัตรา 20% ขณะที่สายสีเขียวหลักไม่มีภาระภาษีดังกล่าว เนื่องจาก BTSGIF ได้รับการยกเว้นภาษีในระดับกองทุน

กำไรมี upside 1.3-2.8% ในกรณีฐาน, ไม่มี downside ในกรณี bear case

Upside ต่อกำไรสุทธิปี 2027F (%)



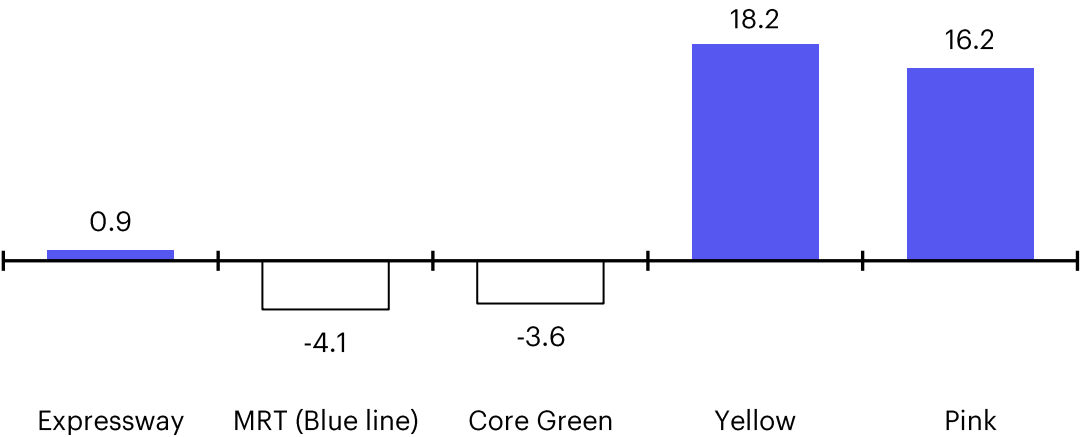
ลว.	BEM	BTS	BTSGIF
กำไรสุทธิปี 027F	4,548	(822)	4,682
Bear Case: กำไรเพิ่ม	0	0	0
Bear case: เปลี่ยนแปลง	0.0%	0.0%	0.0%
Base case: กำไรเพิ่ม	60	70	133
Base case: เปลี่ยนแปลง	+1.3%	loss -8.5%	+2.8%
Bull case: กำไรเพิ่ม	242	278	530
Bull case: เปลี่ยนแปลง	+5.3%	loss -33.8%	+11.3%

- Bear case (สมมติให้ผลตอบแทนต่อการลดค่าโดยสารเหลือเพียง 25% ของระดับที่เกิดขึ้นในช่วงสัปดาห์เดินทางฟรี และภาครัฐได้รับรายได้ส่วนเพิ่มทั้งหมด จะไม่ส่งผลกระทบต่อประมาณการกำไร ทำให้ downside มีจำกัด
- BTS ยังขาดทุนอยู่ ดังนั้น upside จึงสะท้อนในรูปของการขาดทุนที่ลดลง โดยรวมส่วนแบ่ง 33% ของกำไรที่เพิ่มขึ้นของ BTSGIF ไว้ด้วย
- เรายังไม่รวมผลบวกดังกล่าวไว้ในประมาณการปัจจุบัน

Source: InnovestX Investment Strategy & Research. Note: BTS and BTSGIF earnings are calendarised to Jan-Dec 2027 to match BEM

เที่ยวต่อวัน	ก.ย. 2026	YoY	MoM	YTD	YTD YoY	ประมาณการเต็มปีของเรา
ทางด่วน (BEM)	1.1mn	+0.9%	-0.5%	1.1mn (9M26)	+0.8%	+1%
MRT สายสีน้ำเงิน (BEM)	428.8k	-4.1%	-3.5%	424.7k (9M26)	+1.3%	+4.6%
สายสีเขียวหลัก (BTSGIF)	536.7k	-3.6%	-4.9%	526.1k (6MFY27)	-1.0%	+5%
สายสีเหลือง (BTS)	55.9k	+18.2%	+19.1%	46.9k (6MFY27)	+6.5%	+10%
สายสีชมพู (BTS)	74.4k	+16.2%	+5.8%	66.0k (6MFY27)	+7.3%	+10%

การเปลี่ยนแปลงของปริมาณจราจรและจำนวนผู้โดยสารในเดือนก.ย. 2026 (% YoY)



- เหตุการณ์น้ำท่วมในกรุงเทพฯ ช่วงสัปดาห์สุดท้ายของเดือนก.ย. ทำให้จำนวนผู้โดยสาร MRT สายสีน้ำเงิน และสายสีเขียวหลักลดลงทั้ง YoY และ MoM
- ทั้ง MRT สายสีน้ำเงินและสายสีเขียวหลักยังมีปริมาณผู้โดยสารต่ำกว่าประมาณการทั้งปีของเรา โดย MRT สายสีน้ำเงิน +1.3% เทียบกับประมาณการที่ +4.6% ขณะที่สายสีเขียวหลัก -1.0% เทียบกับประมาณการที่ +5.0%
- ปริมาณจราจรบนทางด่วนยังเป็นไปตามประมาณการ ขณะที่สายสีเหลืองและสายสีชมพูเติบโตแข็งแกร่งในเดือนก.ย. แต่ผลการดำเนินงานสะสมตั้งแต่ต้นปียังคงต่ำกว่าประมาณการของเราเล็กน้อย

แนะนำ NEUTRAL กลุ่มขนส่งทางบก; BEM ยังคงเป็นหุ้นเด่น

BEM: OUTPERFORM

ราคาเป้าหมายกลางปี 2027F อิงวิธี SoTP ที่ 8.2 บาท

มีความชัดเจนของกำไรในระดับสูงและคาดการณ์กำไรปี 2027F เติบโตแข็งแกร่ง ซึ่งเรามองว่าตลาดยังประเมินต่ำเกินไป โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการประหยัดต้นทุนราว 50 ลบ. จากการดำเนินงานซ่อมบำรุงมาดำเนินการเองใน 2H26F และการกลับรายการสำรองอย่างน้อย 100 ลบ. ใน 4Q26F

BTS: NEUTRAL

ราคาเป้าหมายสิ้นปี FY2027F อิง SoTP ที่ 2.3 บาท

ยังขาดปัจจัยกระตุ้นระยะสั้น เนื่องจากโครงสร้างเงินอุดหนุนยังไม่ชัดเจน; ยังขาดขาดทุนใน 2QFY27F จำนวนผู้โดยสารของสายสีชมพูและสีเหลืองยังต่ำกว่าประมาณการทั้งปีเล็กน้อย

BTSGIF: NEUTRAL

ราคาเป้าหมายสิ้นปี FY2027F อิงวิธี DDM ที่ 2.1 บาท

แม้จะเป็นผู้ได้รับประโยชน์เชิงเปรียบเทียบมากที่สุดจากการปรับลดค่าโดยสาร แต่การสิ้นสุดอายุสัมปทานในเดือนธ.ค. 2029 ยังคงจำกัดความชัดเจนของรายได้ในระยะยาว

ประเด็นที่ต้องติดตาม

- ปัจจัยกระตุ้น: ความชัดเจนของการแบ่งรายได้จากผู้โดยสารส่วนเพิ่ม การประกาศกฎระเบียบที่เหลื่อ ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนพ.ย. 2026
- ความเสี่ยง: การฟื้นตัวของปริมาณผู้โดยสารที่ต่ำกว่าคาด; ความปลอดภัยในการเดินทางเป็นความเสี่ยงด้าน ESG ที่สำคัญ เพราะหากผู้โดยสารมองว่าระบบไม่ปลอดภัย จะส่งผลกระทบต่อปริมาณการใช้งาน

เครื่องมือที่ใช้ ช่วยตัดสินใจทุกข้อต่อการลงทุน ครบจบที่ แอป



YOUR FUTURE, EMPOWERED. พลังการลงทุน เพื่อชีวิตในแบบคุณ

คำเตือน : การลงทุนมีความเสี่ยง ผู้ลงทุนควรทำความเข้าใจลักษณะสินค้า เงื่อนไขผลตอบแทนและความเสี่ยง ก่อนตัดสินใจลงทุน



ดาวน์โหลด

INVX



Disclaimer

ข้อมูลในรายงานนี้เป็นข้อมูลที่มีการเปิดเผยต่อสาธารณะ ซึ่งนักลงทุนสามารถเข้าถึงได้โดยทั่วไป และเป็นข้อมูลที่เชื่อว่าน่าจะเชื่อ ถือได้ แต่ทั้งนี้ บริษัทหลักทรัพย์ อินโนเวสต์ เอกซ์ จำกัด (“บริษัท”) มิได้ยืนยันหรือรับรองถึงความถูกต้อง หรือ สมบูรณ์ของข้อมูลดังกล่าวแต่อย่างใด ความคิดเห็นที่ปรากฏอยู่ในรายงานนี้เป็นเพียงการนำเสนอในมุมมองของบริษัท และเป็นความคิดเห็น ณ วันที่ที่ปรากฏในรายงานเท่านั้น ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ภายหลังวันดังกล่าว โดยบริษัทไม่ จำเป็นต้องแจ้งให้สาธารณชน หรือนักลงทุนทราบ รายงานนี้จัดทำขึ้นเพื่อเผยแพร่ข้อมูลให้แก่กลุ่มทุนเท่านั้น บริษัทไม่รับผิดชอบต่อการ รนำข้อมูลหรือความคิดเห็นใดๆ ไปใช้ในทุกระณ 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 กรัสด์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าสังหาริมทรัพย์ แอล เอช โฮเทล ความเห็น ข่าวกวิจัย บทวิเคราะห์ ราคา ข้อความ การคาดการณ์ การประเมิน และ/หรือ ข้อมูลอื่นที่ระบุในเอกสารฉบับนี้ (“ข้อมูล”) มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นข้อมูลทั่วไปเท่านั้น และไม่อาจตีความได้ว่าเป็นการให้คำแนะนำแก่บุคคลใดๆ หรือเป็นการเสนอซื้อ หรือเสนอ ขาย หรือชักชวนให้เสนอซื้อหรือเสนอขายหลักทรัพย์ โดย INVX และ/หรือกรรมการ พนักงาน และลูกจ้างของ INVX ย่อมไม่ต้องรับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งความเสียหายทางตรง ความเสียหายทางอ้อม ความเสียหายจากการผิดสัญญา หรือความเสียหายอันสืบเนื่อง ันเป็นผลมาจากการใช้หรือการ เชื่อถือต่อการใช้ข้อมูล ทั้งนี้ รวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงการสูญเสียผลกำไร นักลงทุนพึงใช้ข้อมูลในเอกสารฉบับนี้ประกอบข้อมูลและความ เห็นอื่นๆ รวมถึงพิจารณาของตนในการตัดสินใจลงทุน ข้อมูลในเอกสารฉบับนี้จัดทำขึ้นจาก แหล่งข้อมูลที่ INVX เห็นว่าน่าเชื่อถือ โดย INVX ไม่รับรองถึงความถูกต้อง สมบูรณ์ และ/หรือ ครบถ้วนของข้อมูลดังกล่าว

INVX สงวนสิทธิในการใช้ดุลพินิจของตนแต่เพียงผู้เดียวในการแก้ไขเพิ่มเติมข้อมูลเป็นครั้งคราวโดยไม่ต้องบอกกล่าว เอกสารฉบับนี้จัดส่งให้ แก่เฉพาะบุคคลที่กำหนดเท่านั้น และห้ามมิให้มีการทำซ้ำ ดัดแปลง เผยแพร่ ขาย จำหน่าย พิมพ์ซ้ำ ส่งต่อ หรือแสวงหาประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ไม่ว่าในลักษณะใดๆ เว้นแต่จะได้รับคามยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก INVX ก่อน

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

เอกสารฉบับนี้จัดส่งให้กับเฉพาะบุคคลที่กำหนด (intended recipient) เท่านั้น และห้ามมิให้ผู้ใดนำข้อมูลในเอกสารฉบับนี้ไปทำซ้ำ ส่งต่อ เผยแพร่ ขาย จำหน่าย คัดลอก นำออกแสดง หรือนำไปแสวงหาประโยชน์ใน เชิงพาณิชย์ ไม่ว่าด้วยวิธีการ ใด ๆ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจาก INVX เป็นการล่วงหน้า

© สงวนลิขสิทธิ์ 2026 บริษัทหลักทรัพย์ อินโนเวสต์ เอกซ์ จำกัด

CG Rating 2025 Companies with CG Rating

Companies with Excellent CG Scoring

AAI, AAV, ACE, ADB, ADVANC, AEONTS, AF, AGE, AIRA, AJ, AKP, AKR, ALLA, ALT, AMA, AMARIN, AMATA, AMATAV, AOT, AP, ARIP, ASIAN, ASIMAR, ASK, ASP, ASW, AUCT, AURA, AWC, B, BAFS, BAM, BANPU, BAY, BBGI, BBL, BCH, BCPG, BDMS, BEC, BEM, BEYOND, BGC, BGRIM, BH, BIZ, BJC, BKIH, BLA, BLC, BOL, BPP, BRI, BRR, BSRC, BTG, BWS, CBG, CENTEL, CFRESH, CGH, CHASE, CHEWA, CHG, CHOW, CIMBT, CIVIL, CK, CKP, CMC, CNT, COLOR, COM7, CPALL, CPAXT, CPF, CPL, CPN, CPW, CRC, CREDIT, DCC, DDD, DELTA, DEMCO, DITTO, DMT, DOHOME, DRT, DUSIT, EASTW, EGCO, EPG, ERW, ETC, ETE, FLOYD, FN, FORTH, FPI, FPT, FSMART, FSX, FTI, 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, INSURE, IP, IRC, IRPC, IT, ITC, ITEL, ITTHI, IVL, J, JAS, JMART, JMT, JTS, KBANK, KCAR, KCC, KCE, KCG, KEX, KJL, KKP, KSL, KTB, KTC, KUMWEL, LH, LHFG, LIT, LOXLEY, LRH, LST, M, MAJOR, MALEE, MBK, MC, MEGA, MFC, MFEC, MGC, MINT, MODERN, MONO, MOONG, MOSHI, MSC, MST, MTC, MTI, NEP, NER, NKI, NOBLE, NRF*, NV, NVD, NYT, OCC, ONEE, OR, ORI, ORN, OSP, PAP, PB, PCC, PCSGH, PDJ, PG, PHOL, PIMO, PJW, PL, PLANB, PLAT, PLUS, PM, PMC, PORT, PPP, PPS, PQS, PR9, PRG, PRM, PRTR, PSH, PSL, PSP, PTC, PTG, PTT, PTTEP, PTTCG, Q-CON, QH, QTC, RABBIT, RATCH, RBF, ROCTEC, RS, RT, S, S&J, SA, SAAM, SABINA, SAK, SAMART, SAMTEL, SAT, SAV, SAWAD, SC, SCAP, SCB, SCC, SCCC, SCG, SCGD, SCGP, SCM, SDC, SE, SEAFCO, SEAOL, SELIC, SENA, SENX, SFLEX, SGC, SGF, SGP, SHR, SICT, SIRI, SIS, SITHAI, SJWD, SKR, SKY, SMP, SNC, SNNP, SNP, SO, SONIC, SPALI, SPC, SPCG, SPI, SPRC, SR, SSF, SSP, SSSC, STA, STARM, STECON, STGT, STI, SUC, SUN, SUSCO, SUTHA, SVOA, SYMC, SYNEX, SYNTEC, TACC, TAN, TASCO, TBN, TCAP, TCMC, TEAMG, TEGH, TEKA, TFG, TFMAMA, TGE, TGH, THANA, THAN, THCOM, THIP, THRE, THREL, TIPH, TISCO, TKS, TKT, TLI, TM, TMD, TMILL, TMT, TNDT, TNITY, TNL, TOA, TOG, TOP, TPAC, TPBI, TQM, TRUBB, TRUE, TSC, TSTE, TSTH, TTA, TTB, TTCL, TTW, TU, TVDH, TVH, TVO, TWPC, UAC, UBE, UBIS, UP, UPF, UPOIC, UV, VGI, VIBHA, VIH, VNG, WACOAL, WGE, WHA, WHAUP, WICE, WINMED, WINNER, WP, WPH, ZEN

Companies with Very Good CG Scoring

2S, A5, ABM, ACG, ADD, AE, AH*, AIT, ALUCON, AMC, ANAN, APCO, APCS, ATP30, BA, BBIK, BC, BCP, BE8, BIG, BPS, BR, BSBM, BTC, BTW, BVG, BYD*, CFARM, CH, CIG, CM, CMAN, CMO*, COCOCO, COMAN*, CPI, CRD, CSC, DEXON, DTCENT, EAST, EKH, ESTAR, EURO, EVER, FE, FVC, GEL, HUMAN, ICN, IFS, JDF, JPARK, JSP, JUBILE, K, KGI*, KTIS, KTMS, KUN, LALIN, LANNA, LEO, LHK, LPN*, MAGURO, MATCH, MBAX, M-CHAI, MCOT, METCO, MICRO, MVP*, NC, NCH, NCL, NDR, NEO, NL, NSL, NTSC, NTV, OKJ, PATO, PDG, PEACE, PEER, PREB, PRI, PRIME, PRIN, PRINC*, PROUD, PSG, PSTC, PT, QLT, RCL, READY, RPH, SAMCO, SANKO, SAPPE, SCI, SCN, SECURE, SFT, SINO, SKE, SMT, SPA, SPVI, SRS, SUPER, SVI*, SWC, TAE, TFM, TIDLOR*, TIPCO, TITLE, TK, TKN*, TMC, TMI, TNP, TNR, TPA, TPCS, TPIPL*, TPIPP, TPS, TQR, TRP, TRT, TURTLE, TVT, UBA, UREKA, VCOM, VRANDA, WARRIX, WAVE*, WIN, XO, XPG, XYZ, ZIGA

Companies with Good CG Scoring

AHC, AIE, AMANAH, AMR, ANI, APURE, ARIN, ARROW, ASIA, ASN, AYUD, BIOTEC, BIS, BJCHI, BLAND, CAZ, CEN, CHAO, CHARAN*, CHAYO, CHIC, CHOTI, CI, CITY, CSP, CSS, CWT, DIMET*, DOD, DPAINT, DV8, EA*, EASON, ECF*, EFORL, FNS, FTE, GBX, GPI, GTB, GYT, IMH, IRCP, ITNS, IVF, JCK, KBS, KISS, KK, KWC, KWM, L&E, LDC, LEE, MCA, MEB, MEDEZE, MENA, MILL*, MITSIB, MK, MPJ, NAM, NATION, NCAP, NEX, NOVA, NPK, OGC, PACO, PANEL, PCE, PHG, PICO*, PIN, PIS, PLANET, POLY, PRAKIT, PRAPAT, PROEN, PROS, PTECH, PYLON, RAM, RJH, RML, ROCK, RPC, SAFE, SALEE, SE-ED, SIAM, SINGER, SISB, SK, SKN, SMD100, SNPS, SORKON, SPREME, SST, STANLY, STC, STPI, STX, SVR, SVT, TAKUNI, TATG, TFI, THG*, TMAN, TOPP, TPLAS, TPOLY, TRC*, TRU, TSE, TSR*, UKEM, UOBKH, VARO, VL, WFX, WIJK, WORK, 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.

* บริษัทหรือกรรมการหรือผู้บริหารของบริษัทที่มีข่าวด้านการกำกับดูแลกิจการที่ส่งผลให้ถูกลดผลสำรวจลง 1 ช่วงคะแนน เช่น การกระทำผิดเกี่ยวกับหลักทรัพย์ การทุจริต คอร์รัปชัน เป็นต้น ซึ่งการใช้ข้อมูล CGR ควรระมัดระวังถึงข่าว ดังกล่าวประกอบด้วย

* บริษัทหรือกรรมการหรือผู้บริหารของบริษัทที่มีข่าวด้านการกำกับดูแลกิจการ เช่น กรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือละเลยการปฏิบัติตามกฎหมาย ข้องบังคับ ระเบียบ ประกาศ ราชัน มติคณะกรรมกร หรือข้อตกลงการจดทะเบียนหลักทรัพย์

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, BWS, 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, J, 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, PPPM, PPS, PQS, PR9, PREB, PRG, PRIME, PRINC, PRM, PROS, PRTR, PSH, PSL, PSTC, PT, PTECH, PTG, PTT, PTTEP, PTTCG, PYLON, Q-CON, QH, QLT, QTC, RABBIT, RATCH, RBF, RML, RS, RWI, S&J, SA, SAAM, SABINA, SAK, SAPPE, SAT, SC, SCC, SCCC, SCG, SCGD, SCGP, SCM, SCN, SEAOL, SE-ED, SELIC, SENA, SENX, SFLEX, SGC, SGP, SIRI, SIS, SITHAI, SJWD, SKR, SMIT, SMP, 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, THAN, THCOM, THIP, THRE, THREL, TIPCO, TIPH, TISCO, 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, WIJK, 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

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, 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, DTCI, DV8, EASON, EFORL, EKH, EMPIRE, 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, JCT, JPARK, JSP, JUBILE, KAMART, KBS, KC, KCG, KCM, KDH, 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, NTF, NTV, NUT, NV, NVD, NWR, NYT, OHTL, OKJ, ONEE, ONSENS, ORN, PACO, PAF, PANEL, PEACE, PEER, PERM, PF, PHAT, PHG, PICO, PIN, PIS, PJW, PLT, PMTA, POLY, PORT, PPM, PRAKIT, PRAPAT, PRECHA, PRI, PRIN, PSGC, PSP, PTL, QDC, QTCG, 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, THMUU, TIDLOR, TIGER, TITLE, TK, TKC, TL, TLI, TM, TMAN, TMM, TNDT, TNH, TNPC, TOA, TPBI, TPCH, TPIPL, TPIPP, TPS, TQR, TR, TRC, TRITN, TRP, TRUBB, TRV, TSE, TSR, TTI, TTT, TTW, TURBO, TVH, TVT, TWP, TWZ, TYCN, UAC, UBA, UMI, UMS, UNIQ, UNIX, 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.