

แนวโน้มธุรกิจเอทานอลเชื้อเพลิงไทย

Industry Analysis and Outlook

No.18 18 กุมภาพันธ์ 2568

- ในปี 2568 รายได้ธุรกิจเอทานอลเชื้อเพลิงคาดว่าจะลดลง 2.1% จากที่ทรงตัวในปี 2567 เพราะราคาเอทานอลคาดว่าจะหดตัว 2.2% ตามแนวโน้มที่ลดลงของราคาวัตถุดิบ
- ในขณะที่ ความต้องการเอทานอลเชื้อเพลิงมีทิศทางเพิ่มขึ้น 0.2% ตามอุปสงค์น้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่ขยายตัวเล็กน้อย
- ทั้งนี้ พฤติกรรมการใช้แก๊สโซฮอล์ของผู้บริโภคยังคงใกล้เคียงกับปี 2567 โดยสัดส่วนการเลือกใช้ E10 อยู่ที่ราว 82.7% และการใช้ E20 อยู่ที่ 17.1% เพราะผู้บริโภคมีความกังวลในเรื่องปัญหาเครื่องยนต์ไม่รองรับ E20 และประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงที่อาจลดระยะทางวิ่ง



ณัฐรี จิรปภา

นักวิจัย

natnaree.j@kasikornresearch.com



ณตะวัน รัตนันท์

นักวิจัย

(Trainee)



ดร.รุจิพันธ์ อัสสระรัตน์

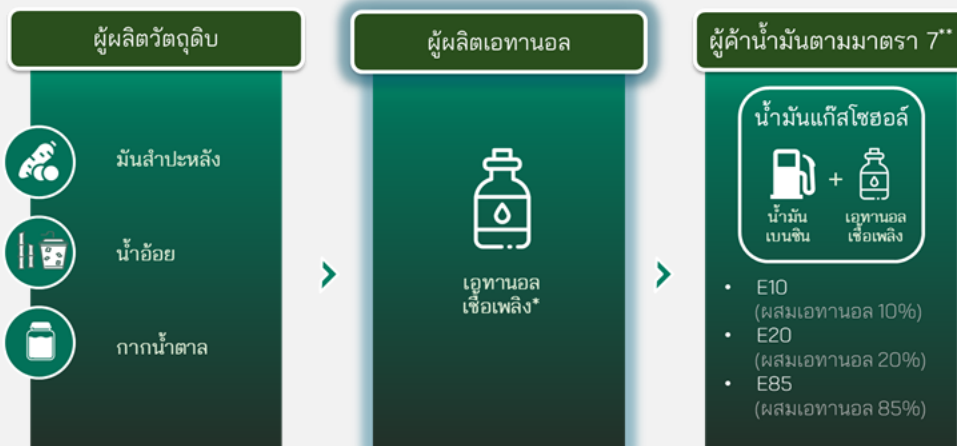
ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ

rujipun.a@kasikornresearch.com

ธุรกิจเอทานอลเชื้อเพลิงไทย

เอทานอลเชื้อเพลิง คือเชื้อเพลิงชีวภาพซึ่งผลิตจากพืชที่มีน้ำตาลสูง โดยเอทานอลเชื้อเพลิงในไทยใช้มันสำปะหลังและกากน้ำตาลเป็นวัตถุดิบหลัก และผลิตในประเทศทั้งหมดเพื่อนำไปผสมกับน้ำมันเบนซินให้ได้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

รูปที่ 1 ธุรกิจเอทานอลเชื้อเพลิงไทย



ที่มา: รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

หมายเหตุ:

*เอทานอลเชื้อเพลิงถูกกำหนดให้มีความเข้มข้นที่ระดับ 99.5% ขึ้นไป

**ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 คือผู้ค้าน้ำมันที่มีปริมาณการค่าน้ำมันเชื้อเพลิงตั้งแต่ 100,000 ลิตรต่อปีขึ้นไป และมีหน้าที่ต้องรายงานข้อมูลปริมาณน้ำมันที่เกี่ยวข้อง

บริการทุกระดับประทับใจ

ธุรกิจเอทานอลเชื้อเพลิงไทยถูกขับเคลื่อนโดยนโยบายภาครัฐ เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันดิบ โดยในปัจจุบัน ภาครัฐสนับสนุนการใช้แก๊สโซฮอล์ ซึ่งคือน้ำมันเบนซินที่มีการผสมเอทานอล โดยเฉพาะแก๊สโซฮอล์ E20 ที่มีสัดส่วนการผสมเอทานอลราว 20% ด้วยการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในอัตราที่ต่ำกว่า E10 อยู่กว่า 40% อีกทั้งยังยกเลิกการสนับสนุนเงินชดเชยให้แก่ E85

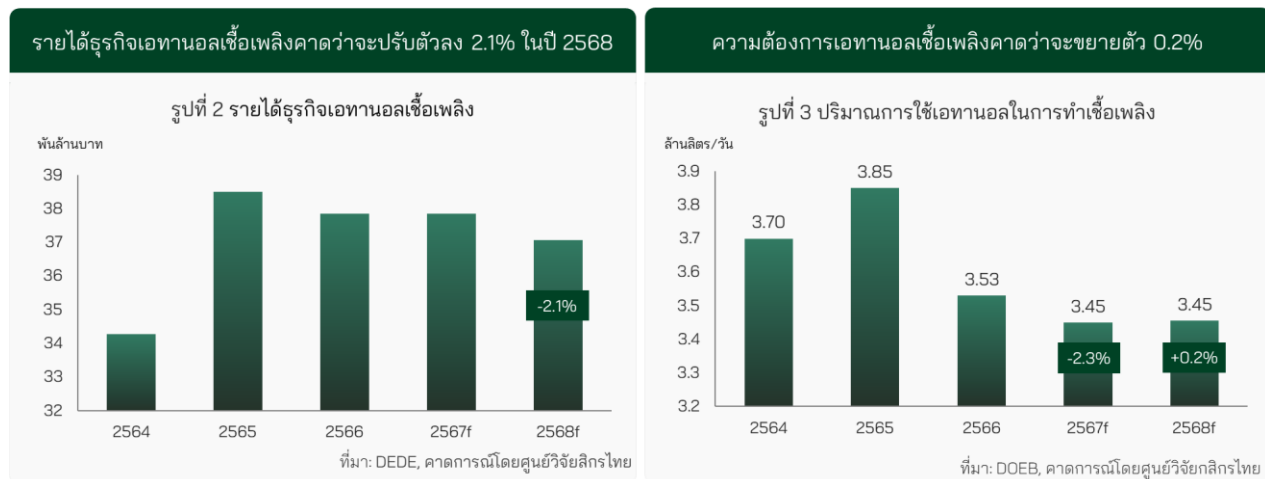
อย่างไรก็ตาม ยอดจำหน่าย E20 ในปัจจุบันยังต่ำกว่า E10 แม้รถยนต์ที่รองรับ E20 จะมีจำนวนมากกว่ารถยนต์ที่รองรับ E10 เพียงอย่างเดียวถึงเกือบ 30% เนื่องจากการกระจายตัวไม่ทั่วถึงของปั๊มน้ำมันที่ให้บริการ E20 ประกอบกับความกังวลของผู้บริโภคเกี่ยวกับเครื่องยนต์ที่อาจไม่รองรับ E20 และการวิ่งที่ได้ระยะทางน้อยกว่า E10 ในปริมาณน้ำมันที่เท่ากัน

อุตสาหกรรมเอทานอลเชื้อเพลิงกำลังเผชิญกับภาวะกำลังการผลิตส่วนเกิน

ที่อยู่ราว 40% โดยตลาดแก๊สโซฮอล์ไทยในปัจจุบันยังไม่สามารถดูดซับกำลังการผลิตส่วนเกินดังกล่าวได้ ในขณะที่ การส่งออกเอทานอลเชื้อเพลิงยังมีข้อจำกัด เพราะต้องขออนุญาตเป็นรายกรณีจากกรมสรรพสามิตและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ การนำการผลิตส่วนเกินของเอทานอลเชื้อเพลิงไปผลิตเอทานอลสำหรับอุตสาหกรรมอาหารและเวชภัณฑ์ยังเป็นไปในขอบเขตจำกัด¹ เนื่องจากสัญญาอนุญาตกับกรมสรรพสามิตจำกัดให้ผลิตเฉพาะเอทานอลเกรดเชื้อเพลิงเท่านั้น

รายได้ธุรกิจเอทานอลเชื้อเพลิงในปี 2568 คาดว่าจะปรับตัวลง 2.1% (รูปที่ 2)

เพราะอุปสงค์เอทานอลจะเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ขณะที่ราคาเอทานอลมีแนวโน้มลดลง



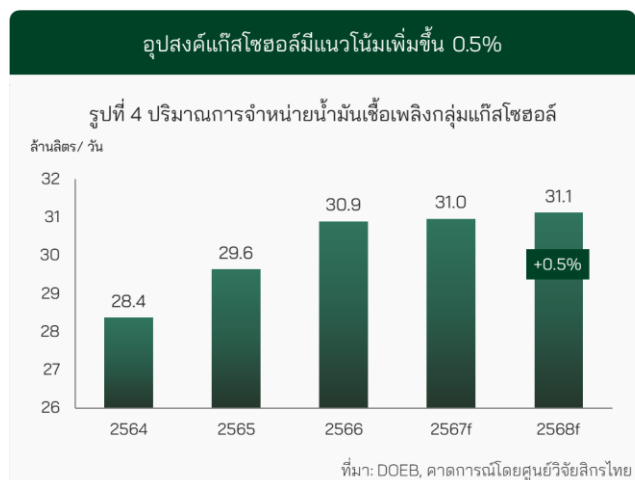
อุปสงค์เอทานอลคาดว่าจะขยายตัว 0.2% ในปี 2568 หลังหดตัว 2.3% ในปี 2567 (รูปที่ 3)

โดยอุปสงค์เอทานอลเชื้อเพลิงปรับตัวตาม 2 ปัจจัย ดังต่อไปนี้

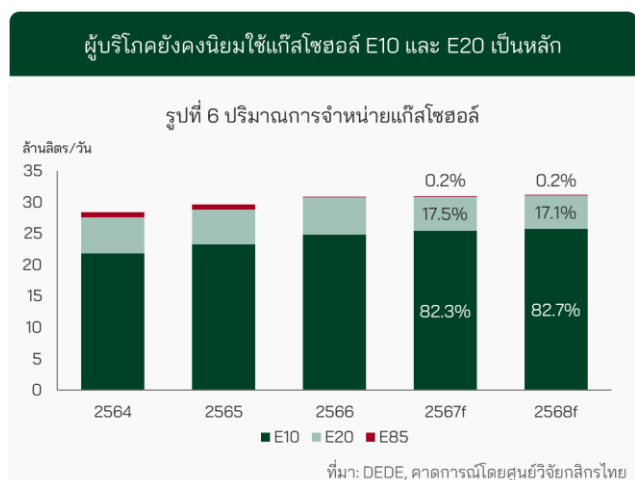
1. อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ในปี 2568 คาดว่าจะขยายตัวเล็กน้อยเพียง 0.5% (รูปที่ 4)

¹ ในช่วงการระบาดของโควิด-19 ปี 2563-2566 กระทรวงพลังงานและกรมสรรพสามิต ผ่อนปรนชั่วคราวให้สามารถนำกำลังการผลิตส่วนเกินของเอทานอลเชื้อเพลิงไปผลิตแอลกอฮอล์ทำ

เนื่องจากราคาขายปลีกแก๊สโซฮอล์ในไทยมีแนวโน้มปรับตัวลดลงตามราคาน้ำมันดิบดูไบในปีนี้ (รูปที่ 5) ซึ่งจะหนุนความต้องการใช้แก๊สโซฮอล์ อย่างไรก็ดี อุปสงค์แก๊สโซฮอล์จะไม่ได้รับแรงหนุนมากนัก เพราะกำลังซื้อผู้บริโภคที่ยังฟื้นตัวไม่เต็มที่ และการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า (xEV)²



2. พฤติกรรมของผู้บริโภคคาดว่าจะยังคงนิยมใช้แก๊สโซฮอล์ E10 และ E20 เป็นหลัก ที่ราว 82.7% และ 17.1% ตามลำดับ (รูปที่ 6)
- โดยการคาดการณ์สัดส่วนของปริมาณการใช้แก๊สโซฮอล์ทั้ง 3 ประเภทในปี 2568 มีอยู่ดังนี้



- I. **E10:** ผู้บริโภคส่วนใหญ่จะยังนิยมใช้ E10 (แก๊สโซฮอล์ 91/95³) เนื่องจากเป็นเชื้อเพลิงที่รถยนต์ที่ใช้น้ำมันเบนซินทุกประเภทรองรับได้ และมีความสะดวกในการใช้งาน เพราะมีจำหน่ายในทุกสถานีบริการน้ำมัน แม้ว่าภาครัฐจะมีแผนยกเลิกการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์ 91 ในปีนี้ แต่คาดว่าจะอุปสงค์ของ E10 จะไม่ลดลง เนื่องจากผู้บริโภคมีแนวโน้มเปลี่ยนไปใช้แก๊สโซฮอล์ 95 ซึ่งมีสัดส่วนเอทานอลเท่ากันแทน
- II. **E20:** ขณะเดียวกัน การใช้ E20 คาดว่าจะปรับตัวลงเล็กน้อยในปีี้ เพราะกลุ่มผู้บริโภคส่วนมากที่กังวลในปัญหาเครื่องยนต์ได้เปลี่ยนไปใช้ E10 แทน E20 แล้วในปี 2567 โดยสัดส่วนการใช้ E10 และ E20 ทรงตัวมาตั้งแต่ปลายปี 2567 ทั้งนี้ การใช้ E20 ในอนาคตอาจปรับตัวเพิ่มหากภาครัฐสนับสนุนการใช้น้ำมันดังกล่าว เพราะจำนวนรถที่รองรับ E20 ยังคงเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง

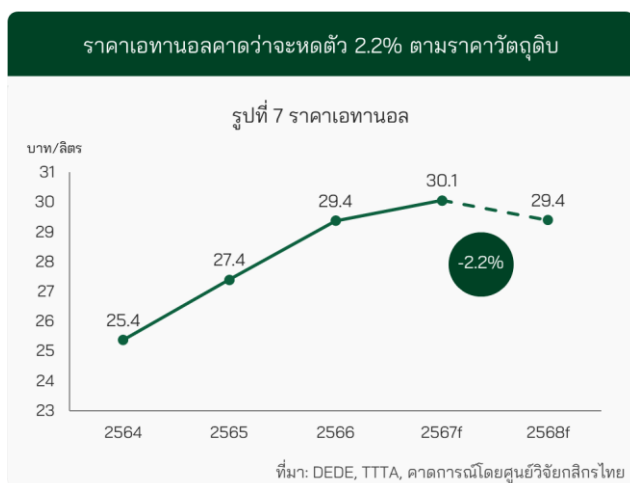
² รถยนต์ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า (xEV) ได้แก่ HEV PHEV และ BEV โดย HEV และ PHEV จะลดการใช้น้ำมันเบนซินได้ราว 10-50% ขึ้นอยู่กับลักษณะการขับขี่ ในขณะที่ BEV จะใช้ไฟฟ้าเป็นเชื้อเพลิงทั้งหมด

³ E10 ประกอบด้วยน้ำมัน 2 ชนิด คือ แก๊สโซฮอล์ 91 และ แก๊สโซฮอล์ 95 ซึ่งมีสัดส่วนประกอบของเอทานอล 10% ผสมกับน้ำมันเบนซิน 91 และ เบนซิน 95 ตามลำดับ

- III. **E85: การใช้น้ำมัน E85 คาดว่ายังทรงตัวที่ 0.2%** เพราะความนิยมใช้ E85 ลดลงต่อเนื่อง หลังภาครัฐยกเลิกการสนับสนุนเงินชดเชยในปี 2565 ซึ่งส่งผลให้การใช้น้ำมันชนิดนี้ลดลงกว่า 80% ในปี 2566 ก่อนจะทรงตัวอยู่ที่ราว 70,000 ลิตร/วัน ในครึ่งหลังของปี 2567

ราคาเอทานอลในปี 2568 มีแนวโน้มหดตัว 2.2% (รูปที่ 7)

ตามการลดลงของราคากากน้ำตาลและมันสำปะหลัง เพราะผลผลิตอ้อยและมันสำปะหลังคาดว่าจะเพิ่มขึ้น 7% และ 1% ตามลำดับ⁴ จากปรากฏการณ์ลานีญา นอกจากนี้ ราคามันสำปะหลังยังได้รับแรงกดดันจากการส่งออกไปจีนที่มีทิศทางลดลง เนื่องจากจีนหันไปใช้ข้าวโพดเป็นวัตถุดิบหลักในอุตสาหกรรมเอทานอลและอาหารสัตว์ รวมถึงพัฒนาเทคโนโลยีผลิตเอทานอลจากถ่านหิน ซึ่งลดความต้องการนำเข้าน้ำมันสำปะหลังจากไทย



ความเสี่ยงของตลาดเอทานอลเชื้อเพลิงในระยะกลางถึงยาว

- **นโยบายการเลือกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ชนิดฐานของภาครัฐ** ร่างแผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2567-2580 (Oil Plan 2024) ระบุว่าภาครัฐยังอยู่ระหว่างการพิจารณากำหนดน้ำมันแก๊สโซฮอล์ชนิดฐานว่าจะเป็น E10 (แก๊สโซฮอล์ 95) หรือ E20 ซึ่งหากเลือก E10 เป็นน้ำมันชนิดฐาน จะมียอดการใช้เอทานอลในปี 2580 เพียง 1.55 ล้านลิตร/วัน แต่หากเลือก E20 ก็จะมีอุปสงค์เอทานอลอยู่ที่ 3.51 ล้านลิตร/วัน⁵
- **การขยายตัวของจำนวนรถยนต์พลังงานทางเลือกกลุ่ม xEV** โดยรถประเภทไฮบริดจะช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้ราว 10-50% ขึ้นอยู่กับลักษณะการขับขี่ ในขณะที่รถยนต์ไฟฟ้าล้วน (BEV) จะใช้ไฟฟ้าเป็นเชื้อเพลิงทั้งหมด ทำให้ความต้องการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีทิศทางลดลงในระยะยาว ทั้งนี้ สัดส่วนยอดขายรถ xEV ของไทยมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยในปี 2567 ยอดขายรถ xEV ใหม่มีสัดส่วนกว่า 51% ของยอดขายรถยนต์นั่งใหม่

⁴ คาดการณ์โดยสำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย และมูลนิธิสถาบันพัฒนามันสำปะหลังแห่งประเทศไทย

⁵ ที่มา: ร่างแผนปฏิบัติการด้านพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก (AEDP 2024)

ภาคผนวก: ภาพแสดงผู้ประกอบการในธุรกิจเอทานอลเชื้อเพลิงไทยที่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์

ผู้ผลิตเอทานอลเชื้อเพลิง

BBGI	GGC	KSL	KTIS	UBE
ภาพรวมผลประกอบการ* ปี 2566	Sales (%YoY)			74,554 ลบ. (-1.12%)
	Operating Profit (%YoY)			3,569 ลบ. (21.24%)
	Net Income (%YoY)			2,662 ลบ. (44.19%)
	ROE			4.85%
ปี 2567 3 ไตรมาสแรก	Sales (%YoY)			58,780 ลบ. (4.24%)
	Operating Profit (%YoY)			1,935 ลบ. (-33.08%)
	Net Income (%YoY)			728 ลบ. (-63.08%)
	ROE			1.34%

* ภาพรวมผลประกอบการอาจจะไม่ได้มีความสัมพันธ์โดยตรงกับธุรกิจเอทานอลเชื้อเพลิง
เนื่องจากผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานมักดำเนินธุรกิจและมีผลิตภัณฑ์หลายประเภท

ที่มา: SETSMART

Disclaimers รายงานวิจัยนี้จัดทำโดย บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด (KResearch) เพื่อเผยแพร่เป็นการทั่วไป โดยอาศัยแหล่งข้อมูลสาธารณะ หรือ ข้อมูลที่เชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือที่ปรากฏขณะจัดทำ ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ KResearch มีอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเหมาะสม ความครบถ้วนสมบูรณ์ หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือจูงใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใดๆ แต่อย่างใด ดังนั้น ท่านควรศึกษาข้อมูลด้วยความระมัดระวังและใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจใดๆ KResearch จะไม่รับผิดชอบในความเสี่ยงใดๆที่เกิดขึ้นจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว

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

บริการทุกระดับประทับใจ