

แนวโน้มตลาดน้ำมันเชื้อเพลิงไทย

Industry Analysis and Outlook

No.31 21 พฤษภาคม 2568

Update Edition

- ในปี 2568 อุปสงค์น้ำมันเชื้อเพลิงไทยคาดว่าจะโต 0.7% โดยความต้องการในตลาดภาคขนส่งมีโอกาสขยายตัว 1.0% จากการเพิ่มขึ้นของผลผลิตทางการเกษตร และการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล
- ในขณะที่ความต้องการในภาคอุตสาหกรรมจะลดลง 1.4% ตามกิจกรรมการผลิตที่มีแนวโน้มหดตัว
- นอกจากนี้ ความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงในภาคการผลิตไฟฟ้าไทยก็คาดว่าจะลดลง 14.6% ในปี 2568 เนื่องจากมีการกลับมาใช้ก๊าซธรรมชาติจากแหล่งก๊าซธรรมชาติเอราวัณเพื่อผลิตไฟฟ้า



ณัฐรี จิรปภา

นักวิจัย

natnaree.j@kasikornresearch.com

ห่วงโซ่อุปทานธุรกิจน้ำมันเชื้อเพลิงไทย

น้ำมันเชื้อเพลิงที่ขายในตลาดไทยราว 97% มาจากการกลั่นในประเทศ โดยเป็นการนำเข้าน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางเป็นหลัก โดยน้ำมันเชื้อเพลิงที่จำหน่ายในประเทศเกือบ 90% จะเป็นน้ำมันดีเซลและเบนซิน ซึ่งใช้ในภาคขนส่ง ภาคอุตสาหกรรม และภาคการผลิตไฟฟ้า

รูปที่ 1 ห่วงโซ่อุปทานธุรกิจน้ำมันเชื้อเพลิงไทย

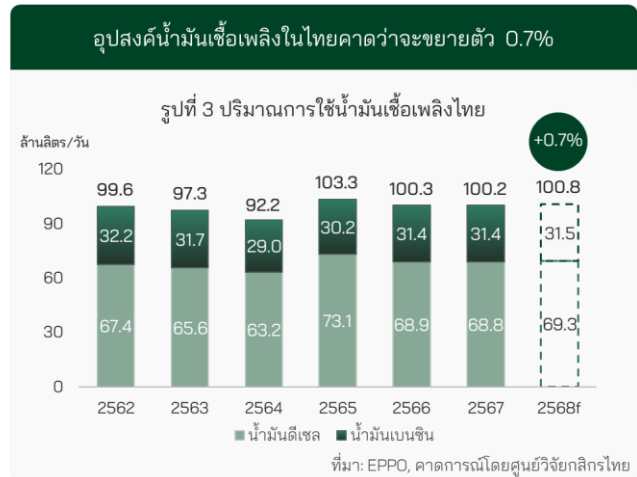


ที่มา: รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

หมายเหตุ: น้ำมันเชื้อเพลิงในบทความนี้เป็นการวิเคราะห์เฉพาะน้ำมันดีเซลและเบนซินเท่านั้น

การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทยแบ่งเป็น 3 ตลาด คือ ภาคขนส่ง ซึ่งมีสัดส่วนความต้องการมากที่สุดราว 86% ตามมาด้วยภาคอุตสาหกรรม 14% และภาคการผลิตไฟฟ้า 0.1% (รูปที่ 2)

อุปสงค์น้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทยปี 2568 คาดว่าจะขยายตัวราว 0.7% โดยความต้องการในภาคขนส่งมีแนวโน้มโต 1.0% ในขณะที่ความต้องการในภาคอุตสาหกรรม และภาคการผลิตไฟฟ้าที่มีสัดส่วนน้อยจากอุปสงค์ในไทยคาดว่าจะลดลง 1.4% และ 14.6% ตามลำดับ (รูปที่ 3)

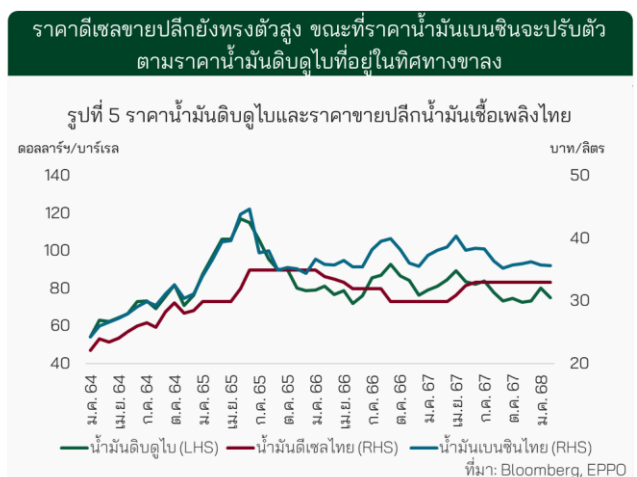
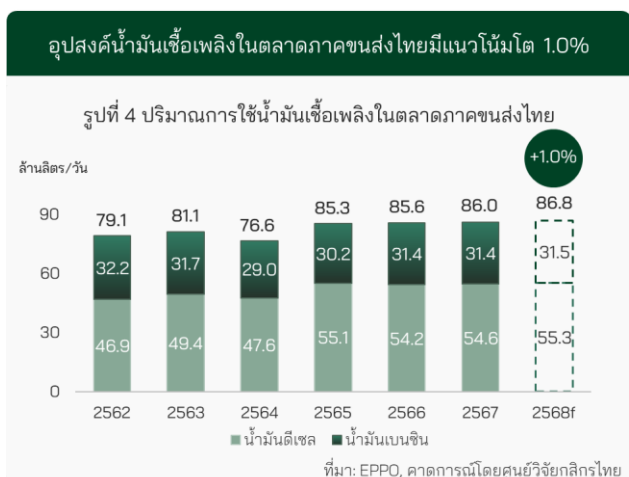


ตลาดภาคขนส่ง

การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดภาคขนส่งไทยแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ น้ำมันดีเซล ซึ่งใช้ในรถเพื่อการพาณิชย์ (รถบรรทุก รถกระบะ และรถโดยสาร) กับน้ำมันเบนซิน ที่ใช้ในรถยนต์นั่งและจักรยานยนต์

น้ำมันดีเซล

ความต้องการน้ำมันดีเซลในภาคขนส่งไทยคาดว่าจะขยายตัว 1.3% ในปี 2568 เพราะ (รูปที่ 4)



การขนส่งสินค้าภาคเกษตรโดยรถบรรทุกหรือกระบะที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น จากผลผลิตเกษตรที่จะขยายตัวตามปริมาณน้ำที่มากขึ้นจากการเปลี่ยนผ่านสู่ปรากฏการณ์ลานีญา เมื่อเทียบกับในช่วงครึ่งแรกของปี 2567 ที่ดัชนีผลผลิตสินค้าเกษตรหมวดพืชผลหดตัวกว่า 5% เนื่องจากประสพภาวะภัยแล้งจากปรากฏการณ์เอลนีโญ

ในขณะที่ความต้องการน้ำมันดีเซลในการขนส่งนักท่องเที่ยวโดยรถโดยสารในปีนี้มีแนวโน้มชะลอลง จากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้าสู่ไทยมีทิศทางเติบโตช้าลงจากฐานที่สูงในปีก่อนหน้า

อย่างไรก็ดี อุปสงค์น้ำมันดีเซลในภาคขนส่งจะได้รับแรงกดดันจากระดับราคาดีเซลขายปลีกที่ยังทรงตัวสูง เนื่องจากไทยมีการใช้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในการตรึงราคาน้ำมันดีเซลขายปลีก (รูปที่ 5) ทว่ากองทุนดังกล่าวมีฐานะขาดดุลสูง จึงอาจไม่สามารถปรับลดราคาน้ำมันดีเซลขายปลีกให้ต่ำลงตามราคาน้ำมันดิบดูไบที่มีแนวโน้มลดลงในปี 2568 โดยคาดว่าจะมีค่าเฉลี่ยราว 70 ดอลลาร์ฯ ต่อบาร์เรลในปี นี้¹ เมื่อเทียบกับ 80 ดอลลาร์ฯ ต่อบาร์เรลในปี 2567

น้ำมันเบนซิน

ในปี 2568 ความต้องการน้ำมันเบนซินในภาคขนส่งไทยคาดว่าจะเพิ่มขึ้น 0.5% จากที่ขยายตัว 0.1% ในปี 2567 เนื่องจาก (รูปที่ 4)

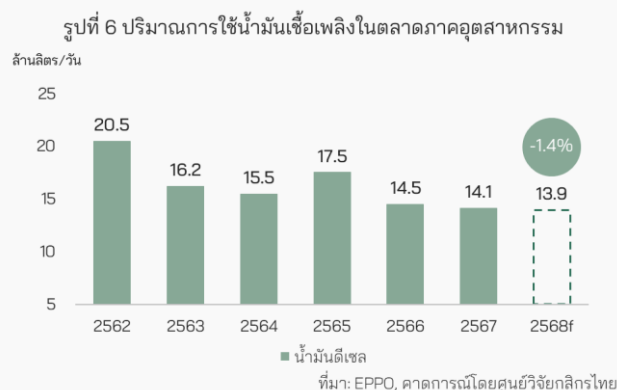
ราคาน้ำมันเบนซินจะปรับตัวตามราคาน้ำมันดิบดูไบที่อยู่ในทิศทางขาลง ซึ่งจะเป็นแรงหนุนให้อุปสงค์เบนซินมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามปริมาณการใช้รถยนต์ที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ราคาน้ำมันเบนซินขายปลีกไทยในปีนี้อาจจะลดลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา เพราะราคาน้ำมันเบนซินขายปลีกไม่ได้ถูกตรึงราคาตั้งเช่นน้ำมันดีเซล (รูปที่ 5) อย่างไรก็ตาม กำลังซื้อผู้บริโภคที่ยังไม่ฟื้นตัวดีนัก และจำนวนรถ xEV ที่สูงขึ้นจะทำให้ความต้องการน้ำมันเบนซินในปีนี้มีโอกาสขยายตัวเพียงเล็กน้อย

ตลาดภาคอุตสาหกรรม

ตลาดภาคอุตสาหกรรมไทยใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงหลักในกลุ่มเครื่องจักรหรือเครื่องยนต์ เช่น เครื่องจักรกลการเกษตร รถเคลื่อนย้ายวัตถุหรือสินค้าในโรงงาน (รถลากจูง/โฟล์คลิฟท์) และเครื่องจักรกลในงานก่อสร้าง เป็นต้น

อุปสงค์น้ำมันดีเซลในภาคอุตสาหกรรมไทยในปี 2568 คาดว่าจะหดตัว 1.4% เพราะ (รูปที่ 6)

อุปสงค์น้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดอุตสาหกรรมไทยคาดว่าจะลดลง 1.4%



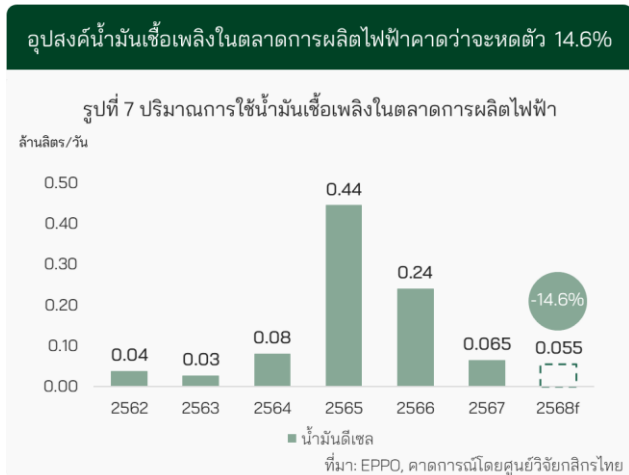
ถึงแม้อุปสงค์น้ำมันดีเซลในภาคอุตสาหกรรมจะได้รับแรงหนุนจากการใช้เครื่องจักรกลการเกษตรที่จะเพิ่มขึ้นตามการเติบโตของผลผลิตเกษตร และการใช้เครื่องจักรกลสำหรับงานก่อสร้าง โดยเฉพาะจากการก่อสร้างภาครัฐ ที่กลับมาดำเนินการได้หลังจากการเบิกจ่ายงบประมาณที่ล่าช้าในปี 2567 แต่กิจกรรม

¹ คาดการณ์ ณ เดือนมีนาคม ปี 2568 โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

การผลิตที่หดตัวต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 ก็เป็นแรงกดดันสำคัญให้กับความต้องการน้ำมันดีเซลสำหรับเครื่องจักรในโรงงานมีทิศทางลดลง

ตลาดภาคการผลิตไฟฟ้า

ความต้องการน้ำมันดีเซลในภาคการผลิตไฟฟ้าไทยคาดว่าจะลดลง 14.6% จากที่หดตัว 73.1% ในปี 2567 แต่ไม่ได้มีนัยกับอุปสงค์น้ำมันเชื้อเพลิงไทยเพราะสัดส่วนต่ำ (รูปที่ 7)



ก่อนปี 2565 การใช้น้ำมันดีเซลเพื่อผลิตไฟฟ้าในไทยยังมีสัดส่วนที่น้อยกว่า 0.1% ของปริมาณเชื้อเพลิงทุกประเภทที่ใช้ในการผลิตไฟฟ้า ทว่าในปี 2565 สัดส่วนเชื้อเพลิงดีเซลที่ใช้ในการผลิตไฟฟ้ากลับเพิ่มขึ้นแตะ 0.8% เพราะแหล่งก๊าซธรรมชาติเอราวัณหมดอายุสัมปทาน และอยู่ในช่วงเปลี่ยนผ่านสู่ผู้ประกอบการรายใหม่ ทำให้อุปทานก๊าซธรรมชาติซึ่งเป็นเชื้อเพลิงผลิตไฟฟ้าหลักของไทยเผชิญภาวะตึงตัว ส่งผลให้มีการใช้เชื้อเพลิงดีเซลเพื่อผลิตไฟฟ้ามากขึ้น อย่างไรก็ตาม แหล่งก๊าซธรรมชาติเอราวัณทยอยเพิ่มกำลังการผลิต และกลับมาผลิตได้ตามปกติในช่วงต้นปี 2567 ทำให้การใช้เชื้อเพลิงดีเซลเพื่อผลิตไฟฟ้ามีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจะลดลงสู่ระดับ 0.055 ล้านลิตรต่อวันในปี 2568

ความเสี่ยงของตลาดน้ำมันเชื้อเพลิงไทยในระยะกลางถึงยาว

- **แนวโน้มการเปลี่ยนมาใช้รถ xEV กระทบต่อความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงฟอสซิล** โดยปัจจุบันค่ายรถยนต์ โดยเฉพาะค่ายญี่ปุ่นกำลังอยู่ระหว่างปรับกลุ่มรถยนต์นั่งมาตรฐานที่ขายในท้องตลาด จากเดิมที่เป็นรถยนต์นั่งสันดาปภายใน (ICE) ไปสู่กลุ่มรถยนต์นั่งไฮบริดที่ประหยัดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง พร้อมเริ่มทยอยเปิดตัวและทำตลาดรถกระบะไฮบริดในไทยในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ ภาครัฐก็มีการตั้งเป้าหมายผลิตรถยนต์ไฟฟ้าให้ได้อย่างน้อย 30% ของการผลิตรถยนต์ในประเทศในปี 2573 ตามนโยบาย 30@30 โดยปัจจุบันการผลิตรถ BEV ในไทยยังคงอยู่ในช่วงเริ่มต้น และมีสัดส่วนไม่ถึง 1% ของการผลิตรถยนต์ในประเทศ อย่างไรก็ตาม จำนวนรถยนต์ไฟฟ้าสะสม (BEV) บนท้องถนนไทยซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถนำเข้า ก็มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่อง โดยในปี 2567 ยอดขายรถ BEV ใหม่โดยเฉพาะรถยนต์นั่งมีสัดส่วนสูงราว 20% ของยอดขายรถยนต์นั่งใหม่
- **กฎเกณฑ์ต่างๆ ที่กดดันการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงฟอสซิลต่อเนื่องในอนาคต** ประเทศไทยได้วางเป้าหมาย Carbon Neutrality ภายในปี 2593 และ Net Zero ภายในปี 2608 ภายใต้กรอบความตกลงปารีส (Paris Agreement) ทั้งนี้ นโยบายที่จะผลักดันให้ไทยบรรลุเป้าหมายการลดการปล่อย

ก๊าซเรือนกระจก อาทิ พ.ร.บ. Climate Change ที่ภาครัฐมีแผนจะประกาศบังคับใช้ภายในปี 2570 อาจจะทำให้ผู้ประกอบการต้องปรับตัวเพื่อลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง เช่น การเปลี่ยนไปใช้ เครื่องจักรกลไฟฟ้ามากขึ้นในภาคก่อสร้างและการเกษตร เป็นต้น นอกจากนี้ ร่างแผนบริหารจัดการ น้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2567-2580 (Oil Plan 2024) ยังมุ่งเน้นเปลี่ยนรถโดยสารสาธารณะเป็นรถยนต์ ไฟฟ้า

บนภาพความท้าทายในระยะยาวที่อุตสาหกรรมน้ำมันเชื้อเพลิงต้องทยอยเผชิญแรงกดดัน จากการเปลี่ยนผ่านสู่พลังงานสะอาดที่เพิ่มขึ้น ผู้ประกอบการไทยอาจจะต้องเริ่มเตรียมการและ ขยายการลงทุนในกลุ่มธุรกิจพลังงานสะอาด แม้ว่าในระยะเฉพาะหน้าตลาดน้ำมันเชื้อเพลิงยังมี ทิศทางเติบโต เพื่อสร้างรายได้ส่วนเพิ่มและเตรียมพร้อมรองรับการเปลี่ยนผ่านสู่สังคมที่ใช้แต่ พลังงานสะอาดในอนาคต โดยในปัจจุบัน ผู้ประกอบการมีการเริ่มปรับตัว เช่น การลงทุนในโรงไฟฟ้า พลังงานแสงอาทิตย์ทั้งในและต่างประเทศ เป็นต้น

ภาคผนวก: ภาพแสดงผู้ประกอบการในห่วงโซ่น้ำมันเชื้อเพลิงไทยที่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์

ผู้ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิง

ผู้จัดจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

AIE
BBGI
BCP
BIOTEC
BSRC
IRPC

PTT
RPC
SPRC
TOP
TAE
UBE

AE
BCP
BSRC
IRPC
OR

PTG
RPC
SEOIL
SUSCO
TOP

ภาพรวมผลประกอบการ*		ผู้ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิง	ผู้จัดจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง
ปี 2566	Sales (%YoY)	4,831,703 ลบ. (-6%)	2,428,804 ลบ. (-2%)
	Operating Profit (%YoY)	335,209 ลบ. (-3%)	73,200 ลบ. (-30%)
	Net Income (%YoY)	183,427 ลบ. (-0.2%)	42,827 ลบ. (-35%)
	ROE	8.9%	8.5%
ปี 2567	Sales (%YoY)	5,030,486 ลบ. (4%)	2,626,445 ลบ. (8%)
	Operating Profit (%YoY)	270,633 ลบ. (-19%)	52,879 ลบ. (-28%)
	Net Income (%YoY)	123,535 ลบ. (-33%)	16,201 ลบ. (-62%)
	ROE	6.0%	3.4%

* ภาพรวมผลประกอบการอาจจะไม่ได้มีความสัมพันธ์โดยตรงกับธุรกิจน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากผู้ประกอบการในห่วงโซ่ปทานมักดำเนินธุรกิจและมีผลิตภัณฑ์หลายประเภท

ที่มา: SETSMART

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

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

บริการทุกระดับประทับใจ