

SCB EIC Industry insight

Oil and Refinery

ตลาดน้ำมันโลกยังเผชิญแรงกดดันจากด้านอุปทานที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง จากการเร่งขึ้นของการผลิตในกลุ่ม Non-OPEC โดยเฉพาะสหรัฐฯ ทำให้ราคาน้ำมันมีแนวโน้มอ่อนตัวลงเข้าสู่ภาวะ “Soft market” ขณะที่ดีมานด์ฟื้นตัวช้ากว่าคาดจากเศรษฐกิจโลกที่ชะลอ และการเร่งตัวของ Energy Transition ซึ่งกดดันการใช้น้ำมันสำเร็จรูปเพื่อการขนส่งในอนาคต

Dec 2025

SCB EIC

Contents



Executive summary หน้า 03



ภาวะอัมตวของอุปสงค์น้ำมัน
ในตลาดโลกจะส่งผลอย่างไร
ต่อราคาน้ำมัน? หน้า 04

ธุรกิจโรงกลั่น GRM ลดลงมา
สู่ระดับปกติก่อนหน้าโควิด และ
จะไม่กลับไปสู่ระดับที่สูงเหมือน
ช่วงปี 2022-2023 อีก หน้า 08

ปริมาณการใช้้ำมันในประเทศ
จะเป็นอย่างไรท่ามกลาง
เศรษฐกิจที่ชะลอตัว หน้า 18



ความคืบหน้า ทิศทางจากภาครัฐ
เกี่ยวกับนโยบายด้านการใช้น้ำมัน หน้า 24

Key takeaways : การปรับตัว
ของผู้ประกอบการท่ามกลางภาวะ
อุปสงค์อัมตว และการขยับเข้าสู่
สังคมคาร์บอนต่ำ หน้า 30

The information contained in this report has been obtained from sources believed to be reliable. However, neither we nor any of our respective affiliates, employees or representatives make any representation or warranty, express or implied, as to the accuracy or completeness of any of the information contained in this report, and we and our respective affiliates, employees or representatives expressly disclaim any and all liability relating to or resulting from the use of this report or such information by the recipient or other persons in whatever manner.

Any opinions presented herein represent our subjective views and our current estimates and judgments based on various assumptions that may be subject to change without notice, and may not prove to be correct.

This report is for the recipient's information only. It does not represent or constitute any advice, offer, recommendation, or solicitation by us and should not be relied upon as such. We, or any of our associates, may also have an interest in the companies mentioned here in.

Executive summary



ระดับราคาน้ำมันปรับลดลงอย่างช้า ๆ ต่อเนื่องจากปี 2025 โดยมีสาเหตุหลักจากอุปสงค์ที่เติบโตช้า ตามทิศทางเศรษฐกิจโลกและ Energy transition ประกอบกับอุปทานที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง

- Crude oil ปี 2025 ตลาดเผชิญกับแรงกดดันของการคืนกำลังการผลิตของ OPEC+ และการเพิ่มการผลิตของผู้ผลิตนอกกลุ่ม ทำให้เกิดภาวะ Implied stock build ต่อเนื่องและกดดันสมดุลตลาด แนวโน้ม 2026-2029 : Soft market – ความต้องการใช้น้ำมันชะลอตัวต่อเนื่อง ขณะที่ Supply ยังเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ในปี 2026-2029 ตลาดน้ำมันโลกเผชิญ “Supply-led disinflation” ราคามีแนวโน้มลดลงจากอุปทานส่วนเกิน โดยเฉพาะจาก Non-OPEC+ เช่น สหรัฐฯ และบราซิล ด้านอุปสงค์ (Demand) ชะลอตัวอย่างต่อเนื่อง หลังผ่านพ้นช่วงฟื้นตัว Post-COVID โดยเฉพาะในภาคขนส่ง และถูกกดดันจาก Energy transition ความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ (เช่น อิหร่าน-อิสราเอล) ยังเป็น Upside risk สำคัญของราคาน้ำมัน เมื่อถึงปี 2029 เป็นต้นไป อัตราการเติบโตของ Supply จากกลุ่ม Non-OPEC+ เริ่มชะลอตัวลงจากปัญหาทุนและแหล่งผลิตที่ให้ Yield ที่คุ้มค่าในการลงทุนเริ่มลดลง ประกอบกับบริษัทต่าง ๆ เริ่มระมัดระวังจาก Trend energy transition และเน้นผลตอบแทนที่สม่ำเสมอแก่ผู้ถือหุ้นมากกว่าการใช้เงินเพื่อลงทุนในแหล่งผลิตที่อาจไม่คุ้มค่าในอนาคต



ค่าการกลั่นของธุรกิจโรงกลั่นในเอเชียปี 2025 ปรับลดลงต่อเนื่องจากกำลังการผลิตที่ย่อยเพิ่มมากขึ้นในฝั่งเอเชียเป็นหลัก ก่อนจะกลับคืนสู่ระดับค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปี (2015-2019) ในช่วงปี 2026-2029 และบางภูมิภาคจะเริ่มเข้าสู่ Peak oil demand ในบางชนิดของน้ำมันสำเร็จรูป

- แนวโน้ม 2026-2029 : Overcapacity & Margin Downtrend ตลาดโลกเข้าสู่ช่วง Peak oil demand ในภาคขนส่ง (Gasoline peak ในปี 2027 ใน EU/US) เป็นปัจจัยกดดันต่อการเติบโตของความต้องการใช้น้ำมันในอนาคต การลงทุนโรงกลั่นใหม่ยังมีอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในเอเชียและตะวันออกกลาง (Al Zour, จีน และอินเดีย) ทำให้ Supply เพิ่มขึ้นในโซน Atlantic Basin (ยุโรป-อเมริกาเหนือ) ในขณะที่ Demand ที่ทรงตัว และโรงกลั่นเก่า ๆ ต้องปิดตัว ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปมีการถูก Disrupt จาก EV, biodiesel, SAF และกฎ IMO/EU ด้าน Decarbonization ส่วน GRM (กำไรขั้นต้นโรงกลั่น) ลดลงจากระดับ Peak ปี 2022-2023 และจะทรงตัวที่ระดับ “Normalize”



ธุรกิจโรงกลั่นน้ำมันของไทย : ปี 2025 คาดว่าปริมาณการใช้น้ำมันหดตัวที่ -2.8%YoY จากการปรับลดลงของการใช้น้ำมัน Jet และ Diesel เป็นหลัก ส่วนปี 2026 ปริมาณการใช้น้ำมันเติบโตขึ้นได้เล็กน้อย จากแรงสนับสนุนของภาคการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัว ส่วนในระยะกลาง 2027-2029 ยังคงได้รับการใช้น้ำมัน Diesel จากเศรษฐกิจภายในประเทศที่ฟื้นตัวต่อเนื่อง

- ปริมาณความต้องการใช้น้ำมันสำเร็จรูปของไทยโดยรวมฟื้นตัวต่อเนื่องในปี 2026-2029 จากแรงสนับสนุนของ Jet fuel จากการฟื้นตัวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ และการกลับมาของเที่ยวบินระหว่างประเทศ สำหรับน้ำมัน Gasoline เติบโตได้ในระดับต่ำตามกำลังซื้อและโครงสร้างยานยนต์ใหม่ที่เริ่มถูกแทนที่บางส่วนด้วย EV/Hybrid ในขณะที่น้ำมันเพื่อการขนส่งขนาดใหญ่อย่าง Diesel ทรงตัวในปี 2026 จากเศรษฐกิจภายในประเทศที่ชะลอ ประกอบกับความไม่แน่นอนของค่าเงินบาท แต่มีแนวโน้มฟื้นในปี 2027-2029 ตามกิจกรรมขนส่งและภาคเกษตร ส่วนน้ำมันเตา หรือ Fuel oil ถูกกดดันต่อเนื่องจากภาคเดินเรือที่เผชิญกับมาตรการ IMO และการใช้เชื้อเพลิงสะอาดกว่าในการเดินเรือ ส่งผลให้ปริมาณการใช้น้ำมันเตาไม่เติบโตอีกต่อไป

ภาวะอัมตวัของอุปสงค์น้ำมันในตลาดโลก จะส่งผลอย่างไรต่อราคาน้ำมัน?



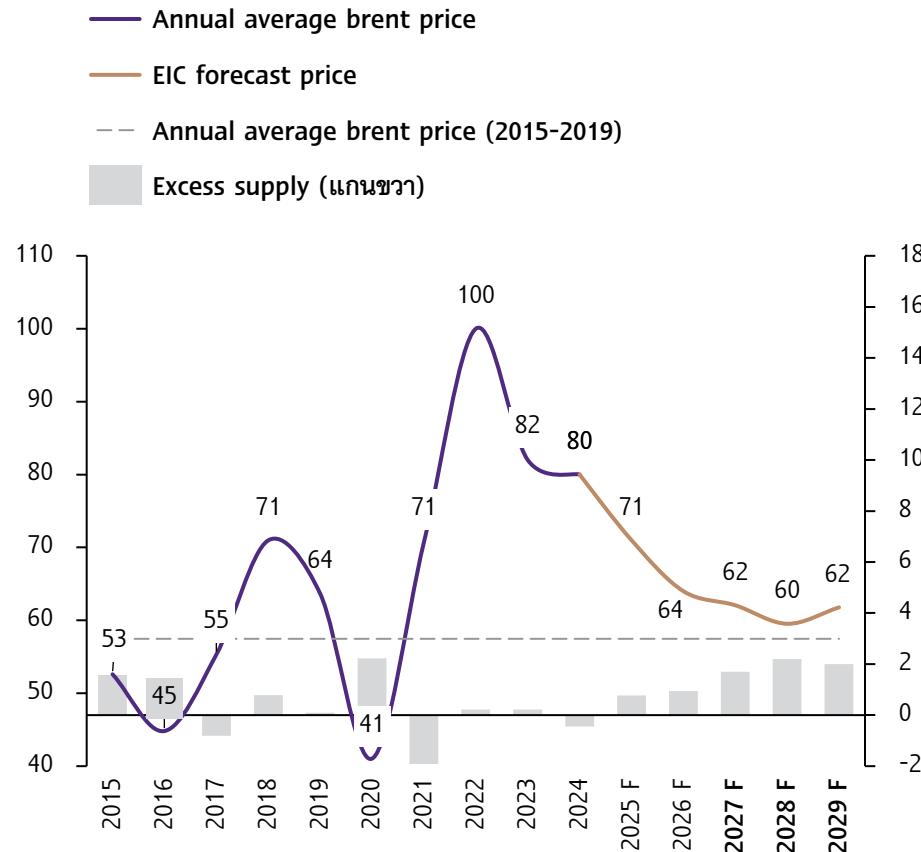
ภาพรวมราคาน้ำมันดิบปี 2026 - 2028 มีแนวโน้มลดลงต่อเนื่อง จากกำลังการผลิตที่เพิ่มขึ้นแซงหน้าการเติบโตของอุปสงค์และปี 2029 ราคาน้ำมันดิบจะเริ่มฟื้นตัว จากโครงการขุดเจาะน้ำมันใหม่ ๆ เริ่มลดน้อยลง

ภาพรวมภาวะธุรกิจ

- **Crude oil ปี 2025** ตลาดเผชิญกับแรงกดดันของการคืนกำลังการผลิตของ OPEC+ และการเพิ่มการผลิตของผู้ผลิตนอกกลุ่มทำให้เกิดภาวะ Implied stock build ต่อเนื่องและกดดันสมดุลตลาด ทำให้ระดับราคาปรับลดลง
- **ราคาน้ำมันปี 2026** จะทยอยอ่อนตัวลง จากเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวจากสงครามการค้า และ Supply overhang ต่อเนื่อง ขณะที่ Demand เติบโตได้ แต่ยังไม่เพียงพอรองรับกำลังการผลิตใหม่ที่เข้ามา โดยกำลังการผลิตใหม่ที่เพิ่มขึ้น มาจากกลุ่ม Non-OPEC+ เป็นหลัก
- **ราคาในระยะกลาง (2027-2029)** ยังคงอ่อนตัวอย่างต่อเนื่อง ซึ่งผลจาก Demand การใช้น้ำมันของโลก กำลังเข้าสู่ภาวะ Plateau จากเศรษฐกิจโลกที่ขยายตัวต่ำกว่า 3% ซึ่งเป็นระดับต่ำกว่าช่วงก่อนโควิด ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้าง เช่น การขยายตัวทางเศรษฐกิจที่ลดลง และผลจาก Energy transition
- **Supply ในระยะกลาง** อัตราการเติบโตของอุปทานกลุ่ม Non-OPEC+ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และจะเริ่มชะลอตัวลงในปี 2029 สาเหตุสำคัญคือการเติบโตของโครงการใหม่ที่อยู่ในขั้น Pre-FID (ก่อนตัดสินใจลงทุนขั้นสุดท้าย) ใน Pipeline ยังไม่เพียงพอที่จะชดเชยการลดลงของแหล่งผลิตที่จะหมดอายุ หรือปิดหลุมไป จึงมีแนวโน้มว่าระดับราคาน้ำมันจะเริ่มทรงตัวในช่วงหลังปี 2029

ราคาน้ำมันดิบ Brent (July-25)

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ/บาร์เรล (ซ้ายมือ), ล้านบาร์เรลต่อวัน (ขวามือ)



ประเด็นสำคัญที่จะส่งผลกระทบต่อภาวะธุรกิจ (Key theme to monitor)

Downside risk

- นโยบายการเงินที่เปลี่ยนแปลงไว ส่งผลกระทบต่ออัตราดอกเบี้ยและการใช้จ่าย
- ความเปราะบางของเศรษฐกิจจีน และความไม่แน่นอนของนโยบายทางการค้าของสหรัฐฯ
- Excess supply จากกลุ่ม Non-OPEC+
- นโยบายพลังงานภายใต้ Trump 2.0 ที่ผ่อนปรนกฎสิ่งแวดล้อมและเร่งการผลิต ทำให้สหรัฐฯ สามารถเพิ่ม Supply ได้รวดเร็ว ขณะเดียวกัน ชะลอการเติบโตของ EV และสนับสนุนการใช้น้ำมัน

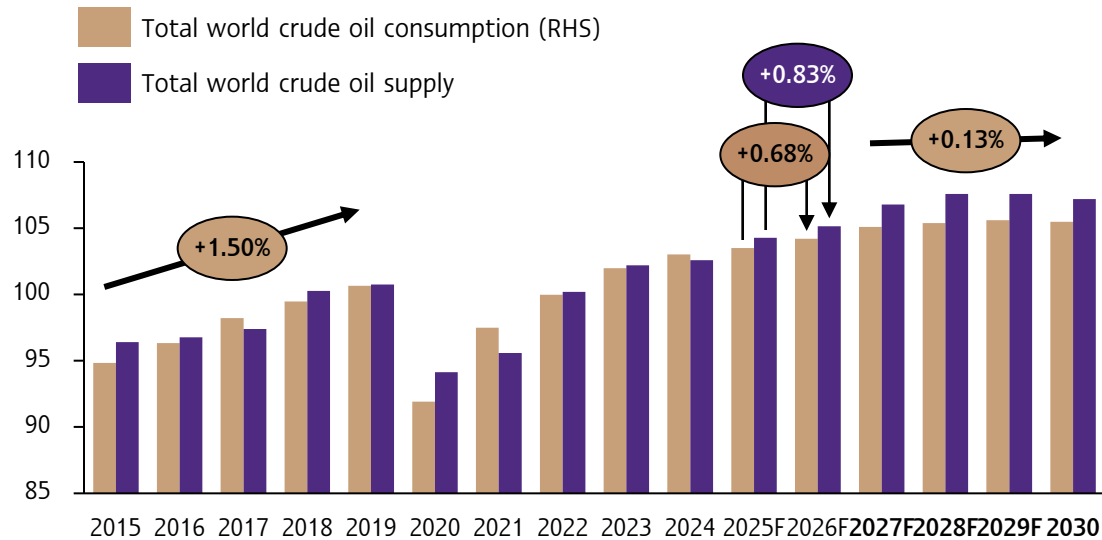
Upside risk

- ความเสี่ยงทางภูมิรัฐศาสตร์นำไปสู่การหยุดชะงักของอุปทานในตะวันออกกลางและการคว่ำบาตรผู้ผลิตน้ำมัน
- ความตึงตัวของตลาดหลังปี 2029 จาก Upstream underinvestment
- การเตรียมความพร้อมสู่เป้าหมายการปล่อยมลพิษสุทธิเป็นศูนย์
- กฎระเบียบและนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเพิ่มความเข้มข้นขึ้นในอนาคต

Demand : การใช้น้ำมันของโลก กำลังเข้าสู่ภาวะทรงตัว จากเศรษฐกิจโลกที่ยาวตัวต่ำกว่าค่าเฉลี่ย ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้าง เช่น การขยายตัวทางเศรษฐกิจที่ลดลง และ Energy transition เป็นต้น

Global oil demand & supply

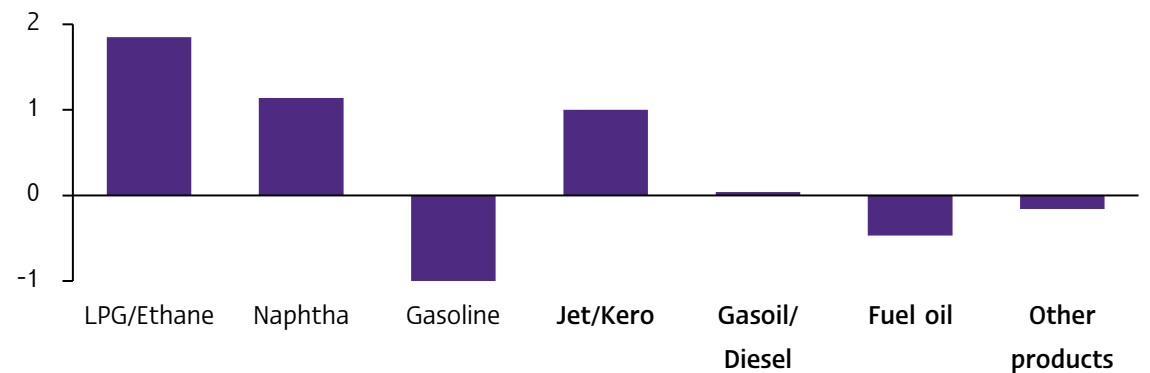
Unit : MB/D



- การเติบโตของความต้องการใช้น้ำมันจะชะลอตัวลงราว 9 แสนบาร์เรลต่อวันในช่วงปี 2025 เหลือ ราว 7.2 แสนบาร์เรลต่อวัน ในปี 2026 ต่ำที่สุดตั้งแต่ปี 2009 และขยายตัวต่ำกว่าค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปีก่อนโควิด ทำให้ปี 2026 มีความต้องการใช้น้ำมันสุทธิที่ 104.2 ล้านบาร์เรลต่อวัน
- จากนั้นจะเข้าสู่ภาวะการเติบโตที่ทรงตัวช่วงปี 2027-2029 โดยมีระดับการเติบโตที่ 5-7 แสนบาร์เรลต่อวัน จนแตะระดับ 105.5 บาร์เรลต่อวันในปี 2030
- ปัจจัยหลักที่กดดันการเติบโตคือ เศรษฐกิจโลกขยายตัวต่ำกว่าค่าเฉลี่ย และการเปลี่ยนไปใช้พลังงานอื่นแทนน้ำมันในภาคขนส่งและการผลิตไฟฟ้าที่เร่งตัวขึ้น

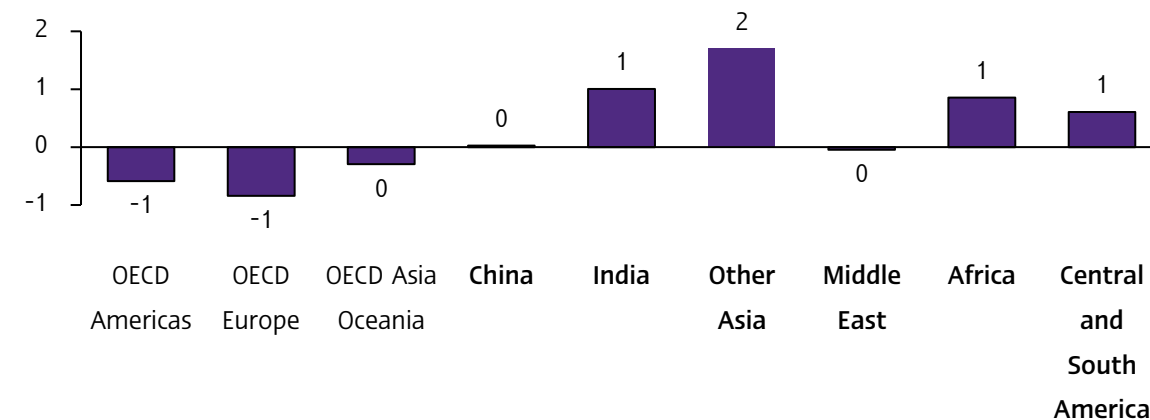
Growth in oil demand by product 2024-2030

Unit : MB/D



Growth in oil demand by selected country and regions, 2024-2030

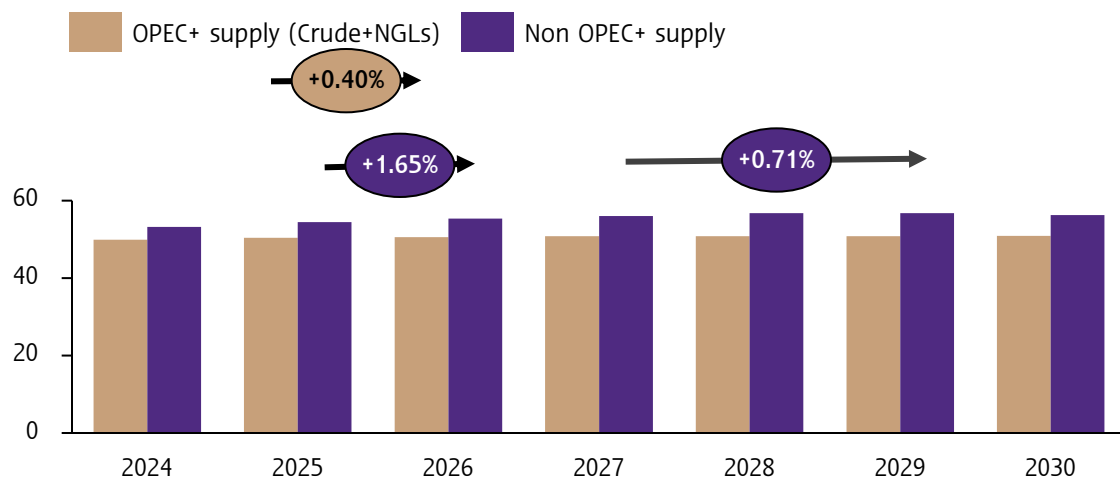
Unit : MB/D



Supply : ปี 2026 การเพิ่มกำลังการผลิตจะดำเนินต่อไป โดยกลุ่ม Non-OPEC+ จะเป็นผู้นำในตลาด แต่สัญญาณของอัตราเร่งในการเพิ่มกำลังการผลิตจะเริ่มชะลอตัว เมื่อเข้าสู่ปี 2027-2029

OPEC+ and Non-OPEC+ supply

Unit : Million Barrel per day



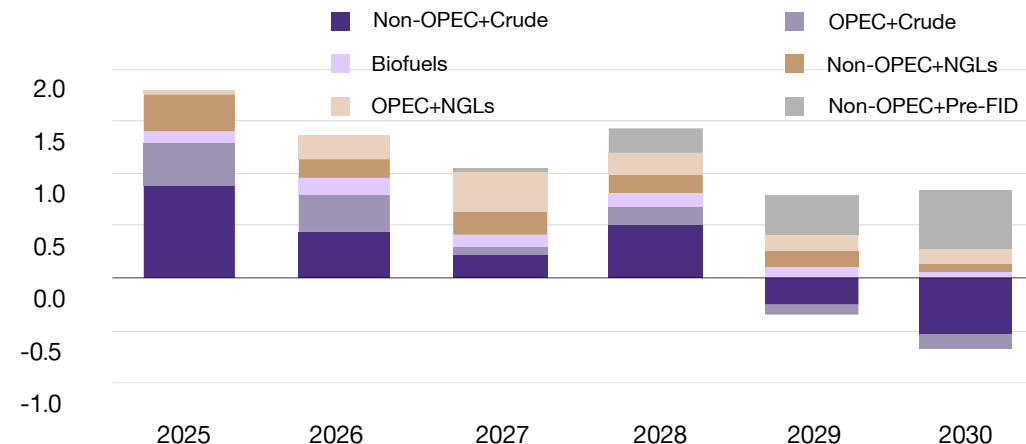
- ปี 2026 คาดว่าอัตราการขยายตัวของอุปทานน้ำมันดิบจะยังคงดำเนินต่อไป แต่จะเริ่มแสดงสัญญาณชะลอตัวบางส่วนในกลุ่ม US LTO (Light Tight Oil) เนื่องจากประสิทธิภาพในการขุดเจาะต่อแท่น (Rig Productivity) มีแนวโน้มถึงจุดอิ่มตัว กลุ่ม Non-OPEC+ คาดว่าจะเป็นตัวขับเคลื่อนหลักของการเพิ่มกำลังการผลิตน้ำมัน โดยมี Supply ประมาณ +1.2 ถึง +1.3 ล้านบาร์เรลต่อวัน (mb/d) เมื่อเทียบกับปี 2025
- กลุ่ม OPEC เพิ่มขึ้นประมาณ +0.4 – 0.5 ล้านบาร์เรลต่อวัน (mb/d) จากปี 2025
- ในช่วงปี 2029-2030 มีแนวโน้มว่าอัตราการเติบโตของอุปทานกลุ่ม Non-OPEC+ จะเริ่มชะลอตัวลงอย่างชัดเจน สาเหตุสำคัญคือการเติบโตของโครงการใหม่ที่อยู่ในขั้น Pre-FID (ก่อนตัดสินใจลงทุนขั้นสุดท้าย) ใน Pipeline ยังไม่เพียงพอต่อการลดลงของแหล่งผลิตที่หมดอายุ หรือปิดหลุมไป

หมายเหตุ : OPEC+ ประกอบด้วยประเทศสมาชิก OPEC จำนวน 12 ประเทศ ได้แก่ แอลจีเรีย, แองโกลา, คองโก, อิควทอเรียลกินี, กาบอง, อิหร่าน, อิรัก, คูเวต, ลิเบีย, ไนจีเรีย, ซาอุดีอาระเบีย และสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ รวมกับประเทศผู้ผลิตน้ำมันนอก OPEC อีก 10 ประเทศ ได้แก่ อาเซอร์ไบจาน, บาริน, บรูไน, คาซัคสถาน, มาเลเซีย, เม็กซิโก, โอมาน, รัสเซีย, ซูดานใต้ และซูดาน

ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ OPEC และ IEA

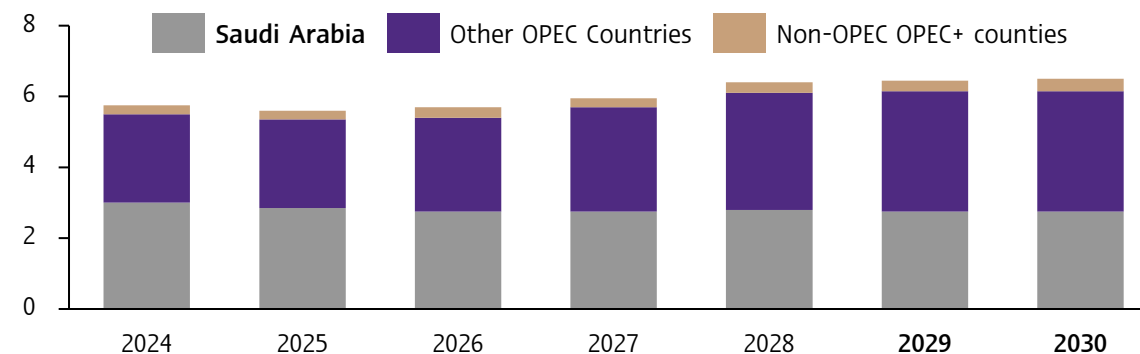
Global oil supply capacity YoY change 2025-2030

Unit : Million Barrel per day



OPEC+ spare crude capacity, 2024-2030

Unit : Million Barrel per day



ธุรกิจโรงกลั่น GRM ลดลง
มาสู่ระดับปกติก่อนหน้าโควิด
และจะไม่กลับไปสู่ระดับที่สูงเหมือน
ช่วงปี 2022-2023 อีก



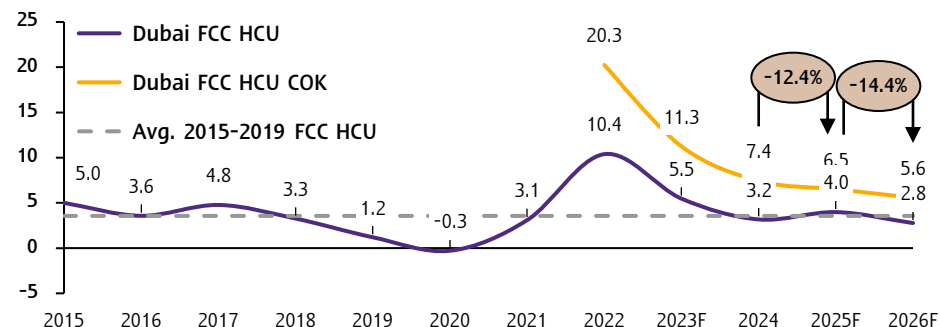
ภาพรวม Refinery margins ในปี 2026 มีแนวโน้มลดลงกลับมาสู่ระดับใกล้เคียงช่วงก่อนโควิด ส่วนปริมาณการใช้ น้ำมันสำเร็จรูปปี 2026 ขยายตัวได้เล็กน้อยจากแรงสนับสนุนของภาคการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัวได้ต่อเนื่อง

ภาพรวมภาวะธุรกิจ

- ภาพรวมปี 2025 Refinery margins เริ่มอ่อนตัวจากระดับสูงสุดในปี 2022-2023 Refinery Margins โดยรวมยังคงอยู่ในเกณฑ์ค่าเฉลี่ยย้อนหลังก่อนโควิด (2015-2019) โดยเฉพาะโรงกลั่นที่มีความซับซ้อนสูง (Complex refineries) ที่สามารถผลิตผลิตภัณฑ์กลาง (Middle Distillates) เช่น ดีเซลและ Jet Fuel
- การคาดการณ์ปี 2026 : Refinery margins จะอ่อนตัวลงเนื่องจากมีกำลังการกลั่นใหม่เข้ามาอย่างมีนัยสำคัญในปี 2025-2026 โดยเฉพาะในเอเชีย (จีน และอินเดีย) และตะวันออกกลาง (เช่น โครงการ Al Zour ในคูเวต, โครงการในจีนและอินเดีย) ซึ่งส่วนใหญ่เน้นการผลิต Middle Distillates การเพิ่มขึ้นของอุปทานนี้จะสร้างแรงกดดันต่อ Crack Spreads อุปสงค์น้ำมันโดยรวมจะยังคงเติบโตแต่อยู่ในลักษณะอิมิตัว
- ในระยะกลาง (2027-2029) แม้ว่าการผลิตใหม่ของโลกจะลดลงอย่างมาก เพราะนักลงทุนเริ่มพิจารณาความคุ้มค่าในการลงทุน เนื่องจากการเร่งตัวของ Energy transition แต่มีปัจจัยกดดัน Demand ที่ชะลอตัว จึงทำให้ค่าการกลั่นมีแนวโน้มทรงตัว
- สำหรับปริมาณความต้องการใช้น้ำมันสำเร็จรูปของไทย คาดว่ากลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมัน Jet จะยังคงสนับสนุนธุรกิจโรงกลั่นได้ จากทั้ง Global GDP และภาคการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัวต่อเนื่อง จึงมีแนวโน้มว่าปริมาณความต้องการน้ำมันสำเร็จรูปของไทยจะฟื้นตัวได้ในระยะกลาง

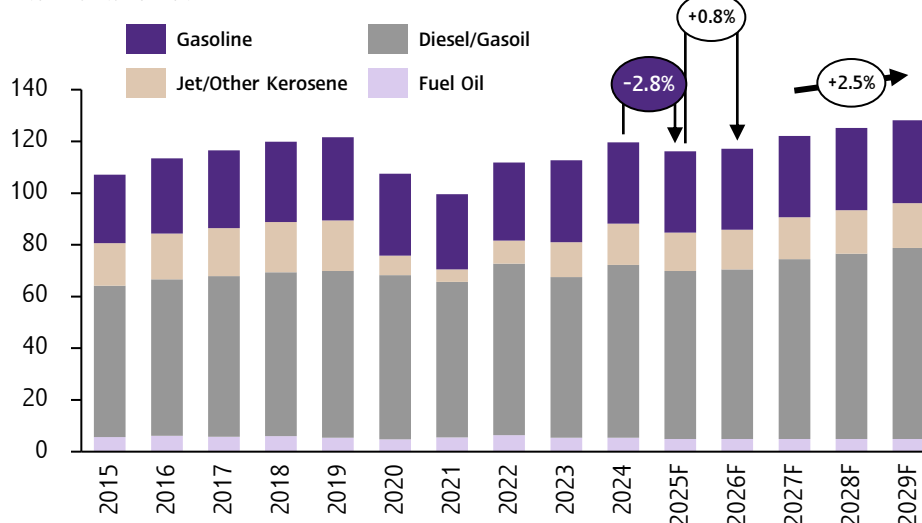
Dubai FCC/hydrocracking gross refining margin

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ/บาร์เรล



Demand น้ำมันสำเร็จรูปของไทย

หน่วย: ล้านลิตรต่อวัน



ประเด็นสำคัญที่จะส่งผลกระทบต่อภาวะธุรกิจ (Key theme to monitor)

- ความผันผวนของราคาน้ำมันดิบ ซึ่งเป็นต้นทุนของโรงกลั่น โดยสาเหตุหลักมาจาก Geopolitical risk, Trade และ Sanction
- Peak oil demand ของจีนและของโลก จากการปรับเปลี่ยนไปใช้รถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการใช้ Gasoline และการลดการปล่อย GHG ในภาคการขนส่งอื่นที่ค่อย ๆ เพิ่มบทบาทขึ้นทีละน้อย เช่น การเดินเรือ หรือ การขนส่งทางอากาศ
- แผนการใช้น้ำมันในประเทศ (Oil plan) และแผนของการขยับเข้าสู่ Net zero ที่เร็วขึ้นของประเทศไทยจากปี 2065 เป็นปี 2050 ที่จะส่งผลกระทบต่อทิศทางการใช้น้ำมันในอนาคต เช่น การใช้ก๊าซคาร์บอน และการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางอากาศ เป็นต้น

เศรษฐกิจโลกปี 2026 มีแนวโน้มเติบโตชะลอลง จากผลกระทบของสงครามการค้า และมีแนวโน้มเติบโตต่ำกว่าอดีต ในระยะกลาง ซึ่งจะส่งผลต่อการเติบโตของการใช้น้ำมันสำเร็จรูป และ GRM ของโลกในอนาคต

แนวโน้มเศรษฐกิจโลก โดย SCB EIC (ณ พ.ย. 2025)

GDP Growth (%YOY)	2014-18 Avg.	2024	2025F	2026F	2027F	2028F
 Global	3.0%	2.8%	2.7%	2.5%	2.7%	2.6%
 US	2.5%	2.8%	1.9%	1.8%	2.0%	2.0%
 Eurozone	1.9%	0.9%	1.4%	1.3%	1.4%	1.3%
 Japan	1.0%	0.1%	1.2%	0.9%	1.2%	1.1%
 China	7.0%	5.0%	4.9%	4.3%	4.0%	3.9%
 India	7.4%	6.7%	7.0%	6.2%	6.4%	6.5%
 ASEAN-5	5.4%	5.4%	5.2%	4.9%	5.0%	5.1%

ปัจจัยสำคัญที่จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกในระยะสั้น-ปานกลาง

ปัจจัยบวก

- การเร่งผลิตและส่งออกในสินค้าที่เสี่ยงถูกสหรัฐฯ ตั้งกำแพงภาษีเพิ่ม โดยเฉพาะ อิเล็กทรอนิกส์
- กระแสการลงทุน AI/Tech และการย้ายฐานการผลิต เพื่อเลี่ยงปัญหาภูมิรัฐศาสตร์
- ภาครัฐมีแนวโน้มขาดดุลงบการคลังสูง เพื่อประคองเศรษฐกิจ โดยเฉพาะ AEs และ EMDEs
- ธนาคารกลางหลักมีแนวโน้มผ่อนคลายนโยบายการเงินเพิ่มเติม (ยกเว้นญี่ปุ่น)

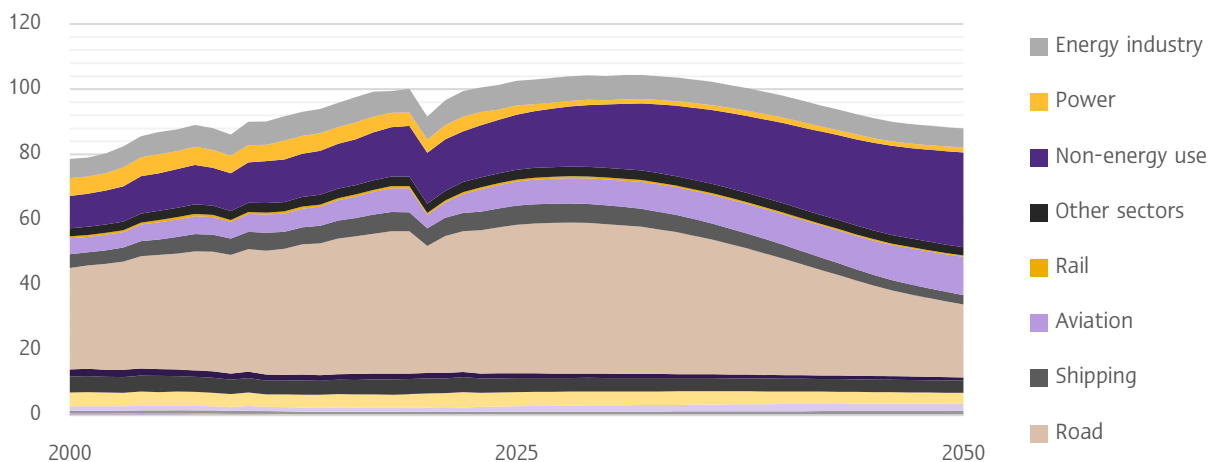
ปัจจัยลบ และปัจจัยเสี่ยง

- ผลกระทบของกำแพงภาษีสหรัฐฯ และสงครามการค้า
- การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรและปัญหาสังคมสูงอายุ
- ปัญหาเสถียรภาพทางการคลัง จากหนี้ภาครัฐที่สูงต่อเนื่อง
- ปัญหาโครงสร้างเศรษฐกิจจีน เช่น ภาคอสังหาฯ การว่างงานแรงงานอายุน้อย
- สงครามที่อาจลุกลามรุนแรง เช่น รัสเซีย-ยูเครน-ยุโรป ตะวันออกกลาง จีน-ไต้หวัน-สหรัฐฯ

Demand : Global Peak Oil Demand คาดว่าจะเกิดขึ้นในปี 2030 โดยความต้องการเชื้อเพลิงบนท้องถนนจะถึงจุดสูงสุดในปี 2027 ในกลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันเบนซิน ซึ่งจะเกิดขึ้นในยุโรป และ US เป็นอันดับแรก

Global peak oil demand

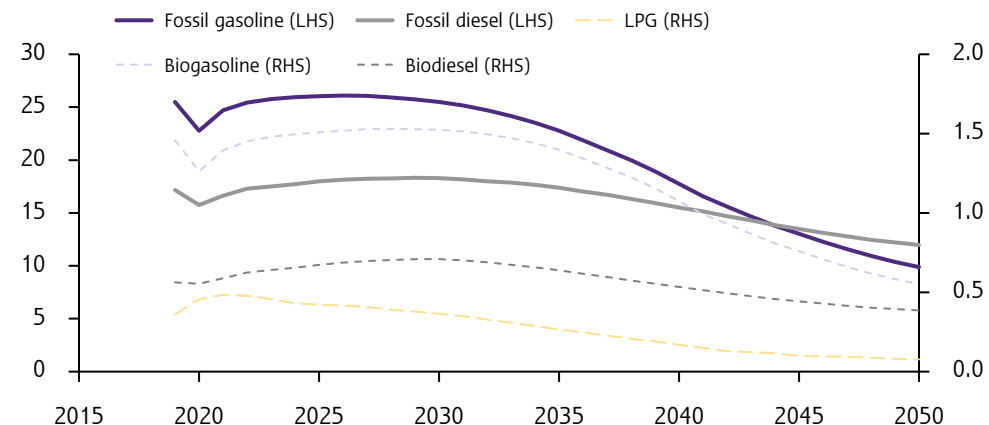
Unit : Million barrel per day



- Demand จะค่อย ๆ ขึ้นจนถึงจุดสูงสุดช่วง ~ 2027–2030 สาเหตุคือการเติบโตของภาคคมนาคม หลังจากปี 2030 เริ่มเห็น Demand ลดลงอย่างต่อเนื่องเพราะการขยายตัวของ EV (ลด Gasoline/Diesel) การประหยัดพลังงานในรถยนต์การใช้พลังงานสะอาดในภาคอุตสาหกรรมและไฟฟ้า Efficiency improvements ในทุกภาคส่วน โดยภาคที่ลดเยอะที่สุด : Road transport (เพราะ EV), Power & Industry (switch ไปใช้ไฟฟ้า/ก๊าซ/ไฮโดรเจน)
- ดัชนีความต้องการน้ำมันของประเทศหลักในภาคถนนจนถึงปี 2050 ประเทศพัฒนาแล้ว ลดลงจาก EV penetration สูง นโยบาย ประสิทธิภาพรถยนต์ดีขึ้นทำให้ Mobility ลดลง ส่วนจีนจะเพิ่มขึ้นเล็กน้อยช่วง 2024–2030 แล้วค่อย ๆ ลดลงเพราะใช้น้ำมันในรถบรรทุกและ Logistics ยังสูง แต่ EV เติบโตเร็วที่สุดในโลกค่อย ๆ กดดัน Demand ของการใช้น้ำมัน หลัง 2030 และอินเดียยัง “โตต่อเนื่อง” จนถึง ~2040 เป็นประเทศขนส่งทางถนนโตที่สุดในกลุ่ม Emerging ICE cars ยังเป็นสัดส่วนสูงแต่จะเริ่มลดลงหลังปี 2040 เพราะ EV เริ่มขยายตัวตามมา

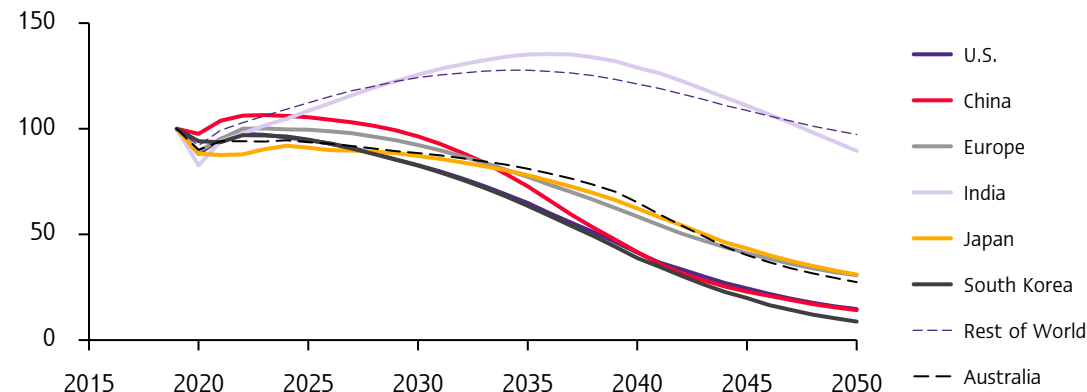
Road fuel demand by type

Unit : Million barrels per day



Road fuel demand by country

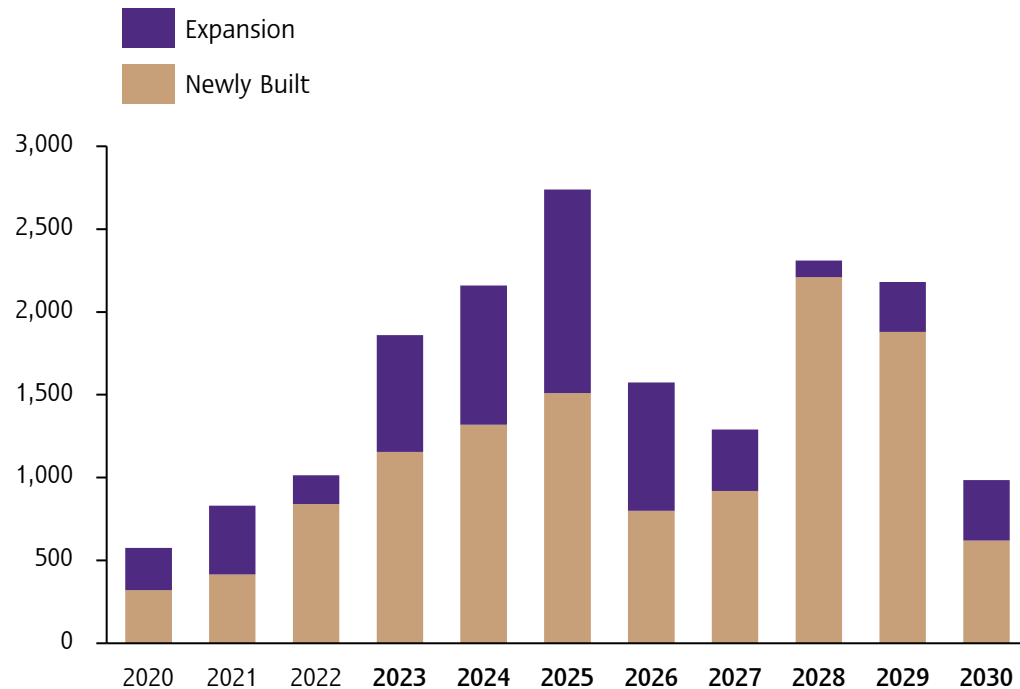
Unit : Index



Supply : แนวโน้มการผลิต Crude distillation unit ในช่วงปี 2027 เป็นต้นไป เป็นโครงสร้างโรงกลั่นที่เน้นไปที่ย้าย Unit ใหม่โดยภูมิภาคหลักที่ขับเคลื่อน คือ Asia Pacific

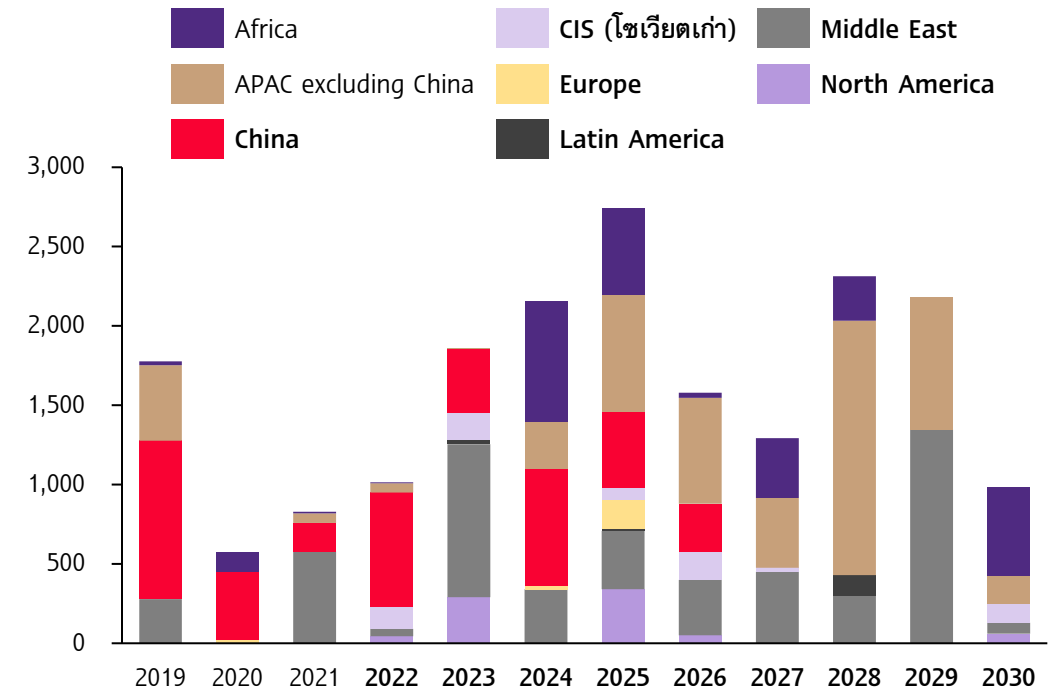
Refining new capacity addition by status

Unit : Thousand barrels per day



Refining new capacity addition by region

Unit : Thousand barrels per day

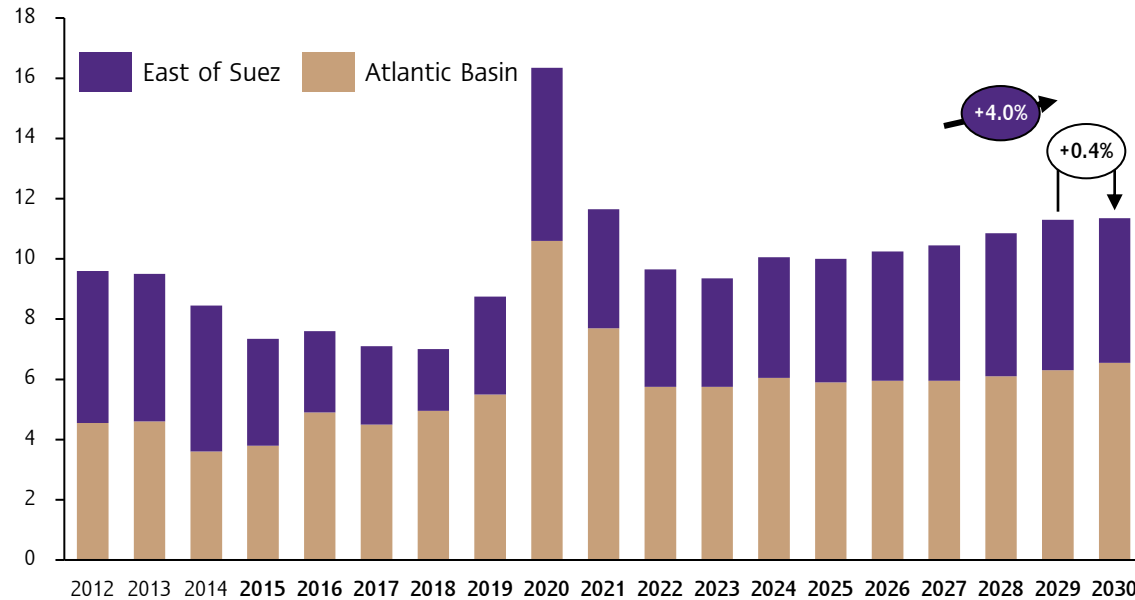


- โรงกลั่นในยุโรป/อเมริกาเหนืออายุมากแล้ว หลายแห่งไม่มีแรงจูงใจลงทุนใหม่ เพราะ Demand น้ำมันคงที่หรือลดลง (เพราะ EV, นโยบาย Net zero) แต่ในเอเชีย ยังมีพื้นที่ที่การเติบโตของ Demand สูง โดยเฉพาะน้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน และเคมีภัณฑ์ โรงกลั่นใหม่จะถูกออกแบบให้ทันสมัยกว่าเดิม ประสิทธิภาพสูงกว่า ปล่อยมลพิษต่ำกว่าโรงกลั่นเก่า
- 2026–2030 ยังเห็นการลงทุนหน่วยใหม่เพราะตลาดเกิดใหม่ยังต้องการน้ำมัน โรงกลั่นใหม่มักใหญ่และครบวงจร เพื่อประหยัดต้นทุนและแข่งขันกับโรงกลั่นเก่าในยุโรป-อเมริกา โดยจีนและเอเชียยังเป็นศูนย์กลางเพราะ Demand เติบโตและเป็นฐานการส่งออก

Supply : โซน East of Suez ขยายกำลังการกลั่นต่อเนื่องนำโดยจีนและเอเชีย ขณะที่โซน Atlantic Basin เพชิญปัญหา กำลังการกลั่นส่วนเกินเรื้อรังจากอุปสงค์ที่อืดตัว กดดันให้โรงกลั่นเก่าต้องปิดหรือปรับตัว

Global excess refining capacity

Unit : Million barrels per day



East of Suez คือคำเรียกกลุ่มประเทศ ฝั่งตะวันออกของคลองสุเอซ (Suez Canal) ครอบคลุม ตะวันออกกลาง, เอเชียใต้, เอเชียตะวันออกเฉียงใต้, เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียแปซิฟิก เป็นภูมิภาค ผู้บริโภคน้ำมันและผู้กลั่นน้ำมันขนาดใหญ่ เช่น จีน, อินเดีย, เกาหลีใต้, ญี่ปุ่น, สิงคโปร์ รวมถึง ตะวันออกกลาง ซึ่งมีกำลังการกลั่นเพิ่มสูง

Atlantic Basin หมายถึง ประเทศรอบมหาสมุทรแอตแลนติก ครอบคลุม อเมริกาเหนือ, ยุโรปตะวันตก, แอฟริกาเหนือ และแอฟริกาตะวันตก เดิมเป็น ตลาดน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์ที่พึ่งพาการกลั่นในยุโรปและสหรัฐฯ เป็นหลัก มีการค้าระหว่างกันผ่านมหาสมุทรแอตแลนติก เช่น น้ำมันดิบจากแอฟริกาไปโรงกลั่นในยุโรป หรือจากอเมริกาใต้ไปสหรัฐฯ

หมายเหตุ : ส่วนเกินกำลังการกลั่น หมายถึงกำลังการผลิตของหน่วยกลั่น (CDU + Condensate Splitter) ทั้งหมด ลบด้วยอัตราการเดินเครื่องจริงตามคาดการณ์ (รวมช่วงซ่อมบำรุงปกติ 14%) เพื่อแสดงปริมาณกำลังการผลิตส่วนเกินที่ยังไม่ถูกใช้จริง

11.4

ล้านบาร์เรลต่อวัน เป็นกำลังการกลั่นส่วนเกินที่ไม่ถูกใช้จริง โดยฝั่ง East of Suez นำโดยจีนและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ส่วน Atlantic Basin ยังคงอืดตัวและเผชิญแรงกดดันปิดโรงกลั่นมากขึ้นภูมิภาค OECD Europe เสี่ยงสูงสุดต่อการปรับโครงสร้างกำลังการผลิต ท่ามกลาง Demand เชื้อเพลิงที่ทรงตัว

4.9

ล้านบาร์เรลต่อวัน ภายในปี 2030 เป็นกำลังการผลิตส่วนเกินใน East of Suez สูงกว่าระดับปี 2024 ประมาณ 820,000 บาร์เรลต่อวัน โดย จีน และภูมิภาคเอเชียอื่น ๆ จะเป็นตัวขับเคลื่อนหลักของการขยายตัวนี้

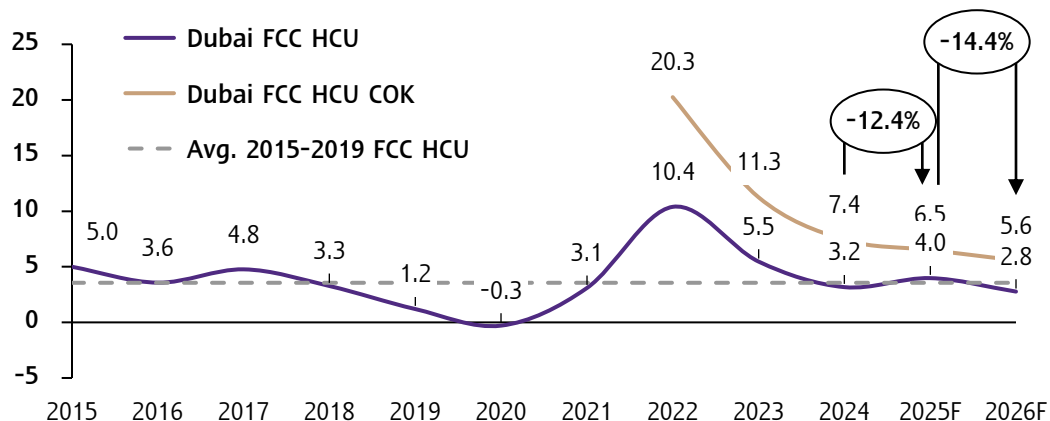
6.5

ล้านบาร์เรลต่อวัน ภายในปี 2030 เป็นกำลังการผลิตส่วนเกินของภูมิภาค Atlantic Basin ยุโรปกลายเป็นหนึ่งในภูมิภาคที่มีความเปราะบางสูงที่สุดต่อความจำเป็นในการปรับโครงสร้างกำลังการผลิต (Capacity Rationalization)

หลังจากที่การเพิ่มกำลังการกลั่นทั่วโลกพุ่งสูงสุดในช่วงกลางทศวรรษ อัตรากำไรขั้นต้นของโรงกลั่น (Gross Refining Margins) มีแนวโน้มจะกลับสู่ระดับปกติหลังจากช่วง Energy crisis 2022

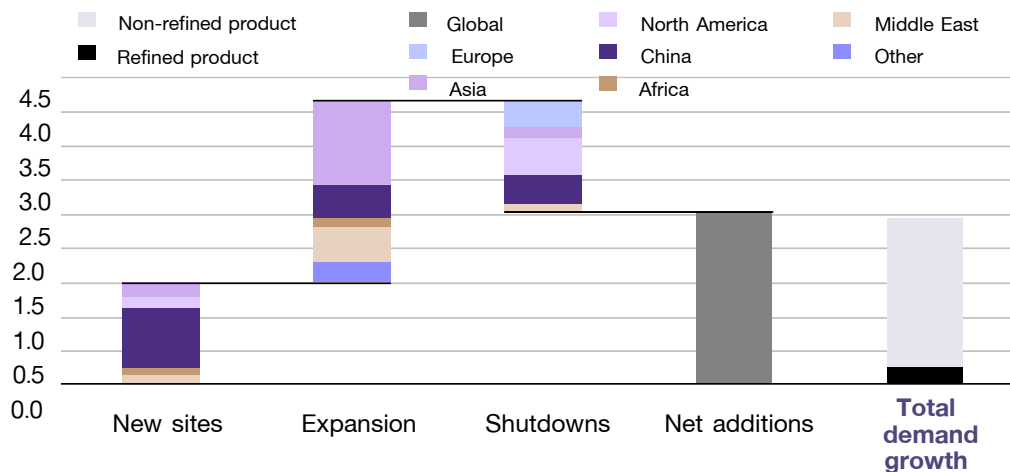
Dubai FCC/hydrocracking gross refining margin

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ/บาร์เรล



Refinery expansion and closure and demand growth, 2024-2030

หน่วย : ล้านบาร์เรลต่อวัน



แนวโน้มอัตรากำไรโรงกลั่น (Gross Refinery Margins - GRM)

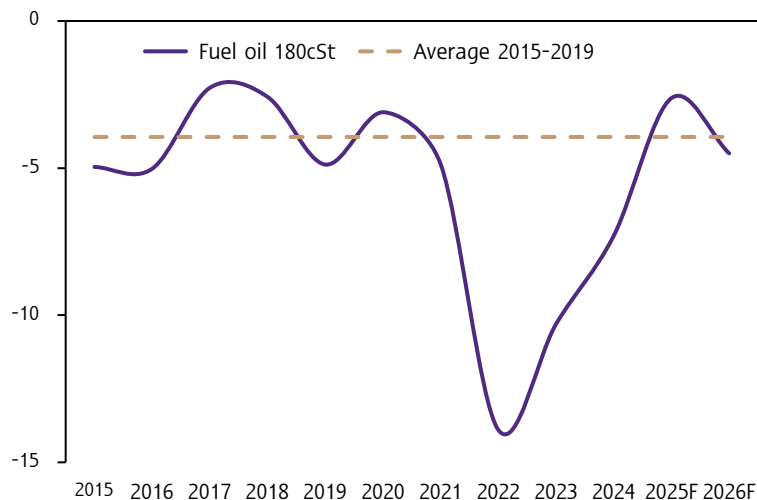
2025 : GRM เริ่มปรับตัวลงจากจุดสูงสุดเมื่อ Capacity ใหม่เข้ามาเพิ่มแต่โรงกลั่นปิดก็เพิ่มขึ้นเช่นกัน ทำให้กำลังการกลั่นส่วนเกินยังอยู่ในระดับที่สมดุล-ใกล้สมดุล

- แนวโน้มปี 2026-2030 : อัตรากำไร (GRM) ทรงตัว และจะไม่กลับไปสูงสุดเช่นเดียวกับในปี 2022-2023 แต่จะ “Normalize” สู่ระดับเฉลี่ยระยะยาว ขึ้นอยู่กับภูมิภาคและ Product Slate กำลังการกลั่นใหม่เข้ามาอย่างมีนัยสำคัญในปี 2025-2026 โดยเฉพาะในเอเชีย (จีน และอินเดีย) และตะวันออกกลาง (เช่น โครงการ Al Zour ในคูเวต)
- เอเชียและตะวันออกกลางจะได้เปรียบ เพราะโรงกลั่นใหม่เป็น Complex integration มี Scale ต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า
- โครงสร้าง Margin จะแตกต่างกันขึ้นอยู่กับว่าใครสามารถผลิต Jet, Diesel, Petchem ได้ในสัดส่วนที่มากกว่า จะมีโอกาสได้ Margin ที่ดีกว่าผู้เล่นที่ผูกกับ Gasoline มากเกินไปเนื่องจาก Gasoline ถูกทดแทนด้วยการใช้ EV
- ในระยะกลางช่องว่างระหว่าง Demand และ Supply growth มีแนวโน้มกว้างขึ้น โดย Demand จะเติบโตได้ช้ากว่าจากปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้
 - 1) การเติบโตของรถไฟฟ้า ที่จะทำให้ Demand ของ Gasoline และ Diesel ลดลง
 - 2) การเพิ่มขึ้นของพลังงานทดแทน
- Regulatory change ยังเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญให้ปริมาณการใช้น้ำมันสำเร็จรูปลดลง เนื่องจากบางประเทศมีมาตรการสิ่งแวดล้อมที่เข้มข้นขึ้น และยังส่งผลกระทบด้านการดำเนินงาน เช่น ข้อบังคับต่าง ๆ ที่ผลักดันให้โรงกลั่นที่เก่า ขาดประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ต้องมีการปรับปรุงมากขึ้น
- นอกจากนี้ ยังมีข้อกำหนดที่เริ่ม Implement แล้ว ได้แก่ น้ำมันเดินเรือ และน้ำมันอากาศยาน เช่น นโยบายในการผสมน้ำมัน SAF, IMO rules, การใช้ Biofuels เป็นต้น

ข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มข้นขึ้น ส่งผลต่อความต้องการใช้น้ำมันเพื่อการขนส่งอย่างมีนัยสำคัญ และเชื้อเพลิงทดแทนหลายประเภท เริ่มเข้ามามีบทบาทแทนที่เชื้อเพลิงฟอสซิล

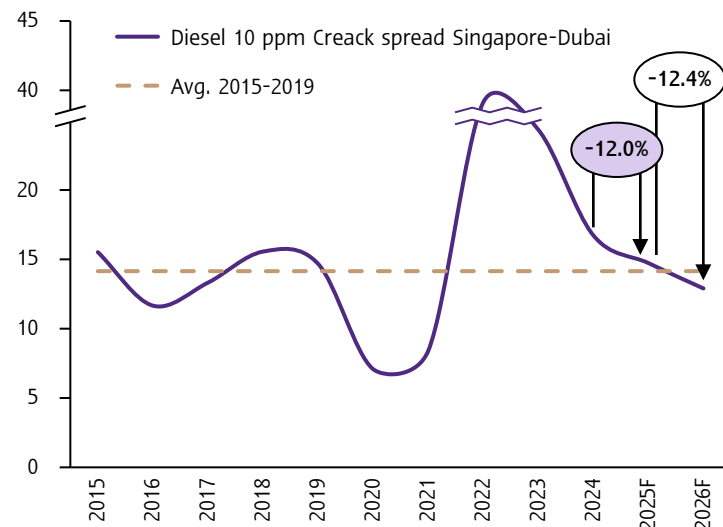
Crack spreads น้ำมัน Fuel oil ในเอเชีย

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ/บาร์เรล



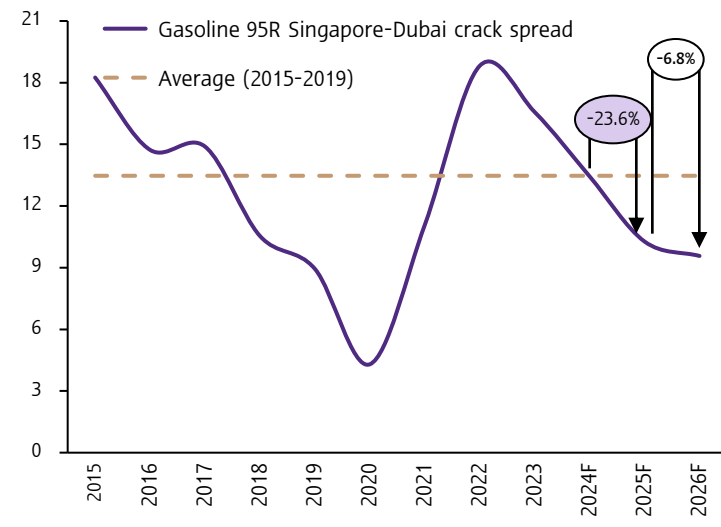
Crack spreads น้ำมัน Diesel ในเอเชีย

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ/บาร์เรล



Crack spreads น้ำมัน Gasoline ในเอเชีย

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ/บาร์เรล

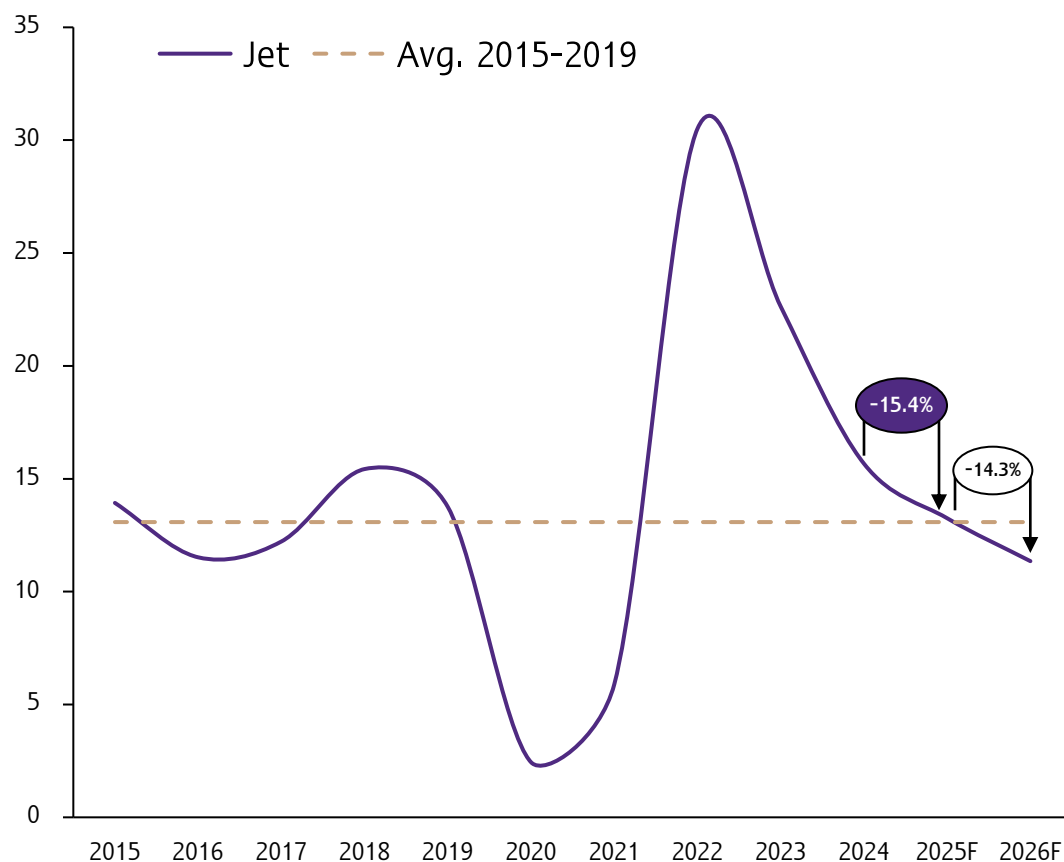


- **Fuel oil** : VLSFO/MGO ยังคงเป็นตัวขับเคลื่อนหลักในตลาดเชื้อเพลิงเรือ แต่การแข่งขันจากเชื้อเพลิงทางเลือกที่เริ่มเข้ามาในตลาด เช่น LNG, Methanol อาจเริ่มมีผลกระทบเล็กน้อย ในระยะกลาง การเร่งตัวของ Decarbonization : กฎระเบียบของ IMO และ EU (FuelEU Maritime, EU ETS) ที่จะเริ่มมีผลบังคับใช้เต็มรูปแบบในช่วงปี 2025 เป็นต้นไป จะเป็นตัวเร่งให้การเดินเรือเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงที่ปล่อย GHG ต่ำ หรือเป็นศูนย์มากขึ้น LNG จะเป็นตัวทดแทน Fuel oil ใน Power mix (ยกเว้น Middle East)
- **Diesel** : อินโดนีเซียมีแผนทดสอบ B40 และอาจดันไปถึง B50 หากปาล์มเหลือใช้เพียงพอ ส่วนประเทศอื่นจะค่อย ๆ ขยับตาม เช่น ฟิลิปปินส์ B5, เวียดนาม B10 หากนโยบายเดินหน้าแข็งแกร่ง Diesel fossil demand growth ใน SEA จะ Flatten ส่งผลต่อ Crack spread ให้อ่อนตัวลง เพราะสัดส่วนการใช้ Biofuel เข้ามาผสมใน Diesel เพิ่มสัดส่วนมากขึ้น
- **Gasoline** : ในปี 2026 ยังมีปัจจัยหนุนจาก Seasonal maintenance โรงกลั่นหลักในเอเชีย เช่น อินเดีย (Reliance, BPCL), เกาหลีใต้ (Hyundai, SK Energy) และสิงคโปร์ (Shell Bukom) วางแผน Turnaround Maintenance ช่วง Q2 ปี 2026 ครอบคลุมกำลังการกลั่นรวมกันกว่า 1.2-1.5 ล้านบาร์เรล/วัน แต่ Demand ยังเติบโตได้ช้า เนื่องจากยอดขายรถสันดาปภายในของจีนยังชะลอตัว ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของยอดขาย EV โดยเฉพาะในจีนและตลาดของประเทศพัฒนาแล้ว จะเริ่มส่งผลกระทบต่ออุปสงค์น้ำมันเบนซิน

Jet Crack ถูกกดดันในระยะกลางจาก Demand ที่เริ่มชะลอตัว ขณะที่ประสิทธิภาพเครื่องบินและ SAF เริ่มจำกัดการเติบโตของการใช้เชื้อเพลิงแบบดั้งเดิม

Crack spreads น้ำมัน Jet ในเอเชีย

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ/บาร์เรล



- **Demand** IEA คาดว่าการเติบโตของ Jet fuel โลกจะชะลอตัวเหลือ ~1.3% ต่อปี ในปี 2025–2026 หลังจากโตแรงในปี 2024 (5.6%) จากจีนและสายการบินราคาประหยัด
- **ความต้องการในเอเชีย** (โดยเฉพาะจีน Intraregional) ยังคงเติบโตต่อไปในปี 2026 แต่มีความไม่แน่นอนสูงจากนโยบายทางภูมิรัฐศาสตร์ และมีการจำกัด Outbound Travel อย่างเจียบ ๆ ผ่านการลดโปรโมชั่นทัวร์ต่างประเทศของจีน
- อีกหนึ่งปัจจัยที่กดดัน คือ นโยบายควบคุมผู้โดยสารของประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ และคำสั่งเข้มงวดด้านพรมแดน ที่ทำให้บางคน ลังเลที่จะเดินทางไปยังสหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นหนึ่งในประเทศที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามามากที่สุดในโลก) เนื่องจากเกรงว่าจะถูกควบคุมตัวหรือสอบสวนเมื่อเดินทาง
- **Supply** : การหยุดซ่อมบำรุงช่วง Q2–Q3/2026 ของโรงกลั่นใหญ่ในเอเชียช่วย ลด Supply เกรด Middle distillate ชั่วคราว และช่วยพยุง Crack spread jet ชั่วคราว
- **ในระยะยาว** ความต้องการใช้น้ำมัน Jet ที่เป็นเชื้อเพลิงฟอสซิล มีโอกาสปรับลงได้ ด้วยสองปัจจัยหลักคือ
 - 1) **Fuel Efficiency** ทุก ๆ เครื่องบินรุ่นใหม่ จะมีการใช้เชื้อเพลิงลดลง 15-20% ต่อกิโลเมตร
 - 2) **Sustainable aviation fuel** ที่เป็นเชื้อเพลิงการบินแบบยั่งยืน ที่สามารถใช้ทดแทนเชื้อเพลิงแบบฟอสซิลได้ (รายละเอียดเพิ่มเติมระบุไว้ในส่วน Special Topic Clean Tech : SAF) โดยในปี 2025 จะเริ่มให้มีการนำ SAF มาผสมใน Jet fuel ที่ราว 2% และจะค่อย ๆ ปรับเพิ่มสัดส่วนไปเรื่อย ๆ

เพื่อผลักดันให้มีการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคการบิน จึงมีประกาศมาตรการสนับสนุนการใช้ SAF ออกมาทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ

นโยบายสนับสนุนการใช้ SAF จากองค์กรระหว่างประเทศ



• กฎหมาย ReFuelEU Aviation

กำหนดให้น้ำมันอากาศยานที่ Fuel suppliers จัดส่งไปให้ สหภาพใน EU นั้นต้องทำการผสม SAF โดยที่ Blending mandate จะค่อย ๆ เพิ่มขึ้น ดังนี้ :

- Minimum of 2% ในปี 2025
- Minimum of 6% ในปี 2030
- Minimum of 20% ในปี 2035
- Maximum of 70% ในปี 2050

• การขยายสโคปของ EU ETS มาถึงภาคการบิน

ในระยะเบื้องต้น (ก่อน 2027) เที่ยวบินภายใน EU/EEA และ เครื่องบินขาออกจาก EU ไปยัง UK และ Switzerland ต้องทำการ จ่ายภาษีคาร์บอน โดยสายการบินที่มีการใช้ SAF นั้นจะได้รับการ ลดหย่อน Carbon tax นอกจากนี้ รายได้จาก Carbon tax จะนำไปส่งเสริมการใช้และการผลิต SAF อีกด้วย

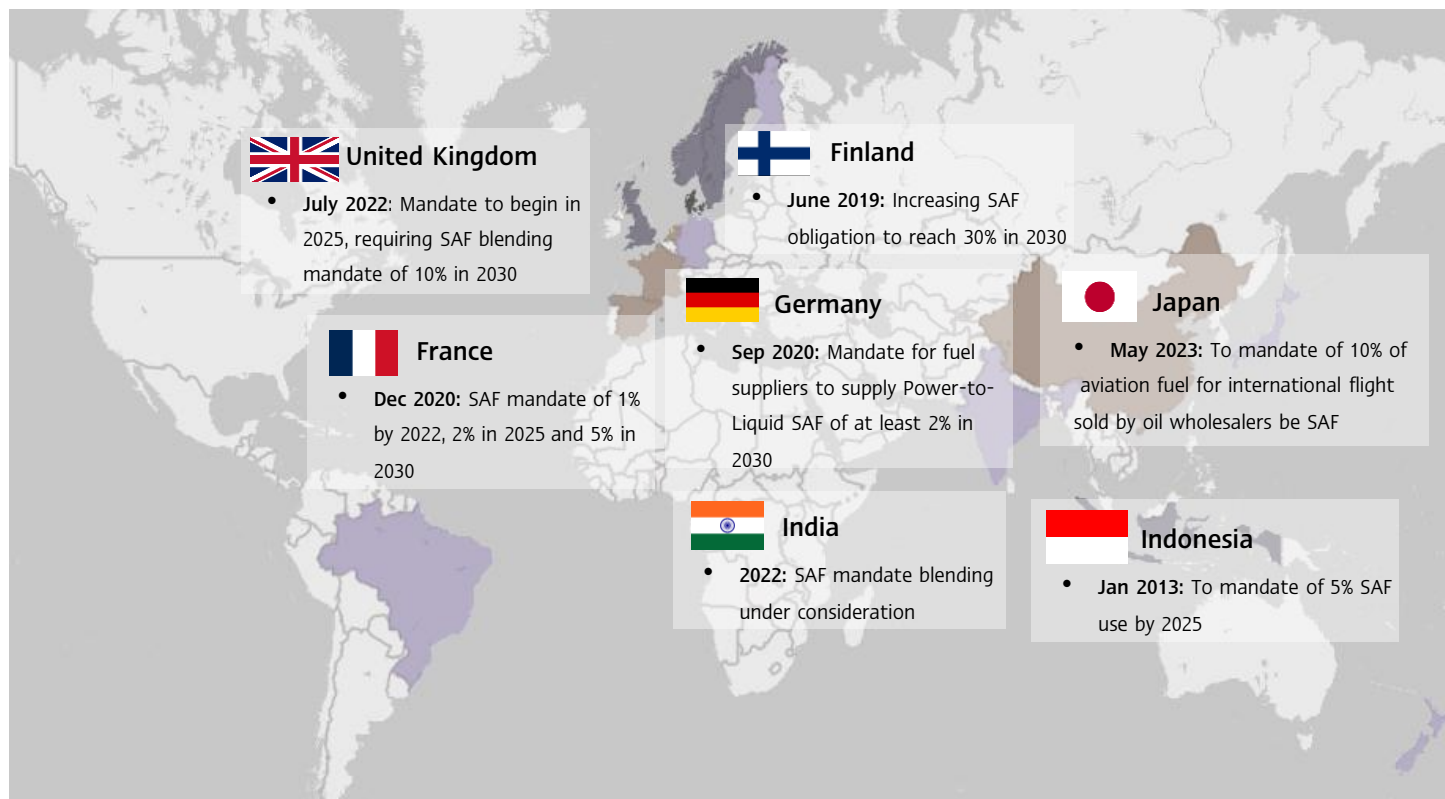
• Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)

ICAO ได้กำหนดแบบแผนในการลดปริมาณ Emissions ของภาค การบินผ่านการ Carbon pricing โดยที่สายการบินสามารถผ่าน Offset requirements ได้ด้วยการใช้ CORSIA eligible fuels ซึ่งรวมไปถึงการใช้ SAF

ซึ่งในระยะแรก (2024-2026) จะบังคับสำหรับ Flights ระหว่าง ประเทศที่สมัครใจเข้าร่วม ขณะที่ในระยะที่ 2 (2027-2035) มาตรการนี้จะถูกบังคับใช้สำหรับ Flights ระหว่างประเทศของ เกือบทุกประเทศบนโลก



นโยบายสนับสนุนการใช้ SAF ในภาคการบินในระดับประเทศ



● SAF Mandate (In force) ● SAF mandate (under assessment) ● Aviation Decarbonisation Target ● Fiscal Incentives for SAF Consumption

นอกเหนือไปจากมาตรการสนับสนุนการใช้ SAF ในภาคการบินแล้ว ในบางประเทศนั้นก็มีการสนับสนุนการใช้และการผลิต SAF ผ่านนโยบาย กลไก และแรงจูงใจในฝั่งของซัพพลายแทน



ปริมาณการใช้น้ำมันในประเทศไทยจะเป็นอย่างไรท่ามกลางเศรษฐกิจ
ที่ชะลอตัว

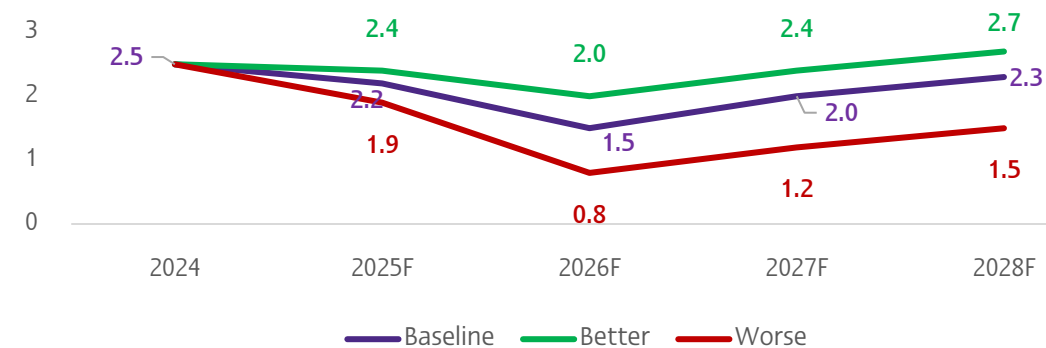
เศรษฐกิจไทยในระยะปานกลางมีแนวโน้มขยายตัวต่ำลง เครื่องยนต์เศรษฐกิจจะแผ่วลง แต่ภาคการท่องเที่ยวยังเป็นปัจจัยส่งเสริมการใช้น้ำมันให้เติบโตต่อไปได้ในระยะสั้นและระยะกลาง

TH Medium-term outlook As of Nov25	Unit	2024	2025F	2026F	2027F	2028F
Real GDP	%YOY	2.5	2.2	1.5	2.0	2.3
Private Consumption	%YOY	4.4	2.2	1.9	2.0	2.1
Government Consumption	%YOY	2.5	1.2	1.5	1.8	1.8
Private Investment	%YOY	-1.6	0.9	1.2	1.9	2.4
Public Investment	%YOY	4.8	4.9	1.8	2.8	3.0
Export of Goods	%YOY	5.8	10.7	-1.5	1.7	2.0
Import of Goods	%YOY	6.3	10.8	-1.2	2.3	2.2
International tourist arrivals	Million	35.5	32.9	34.1	36.0	37.4
Headline Inflation	%YOY	0.4	-0.1	0.2	0.6	1.0
Policy rate (End-year)	%	2.25	1.25	1.00	1.00	1.25
Exchange rate (avg)	THB/USD	35.5	32.7	31.9	32.2	32.8

Alternative GDP scenarios (by SCB EIC)

Real GDP Growth

Unit: %YOY



Better

- สงครามการค้าไม่รุนแรงกว่าปัจจุบัน : ไม่มี Specific tariffs เพิ่ม
- ชุดนโยบายเศรษฐกิจได้ผลสูง มีความต่อเนื่อง
- เลือกตั้งปีหน้า ได้รับบาลใหม่เร็ว การเบิกจ่ายและการจัดทำงบฯ ปี 70 เป็นไปตาม Timeline ปกติ

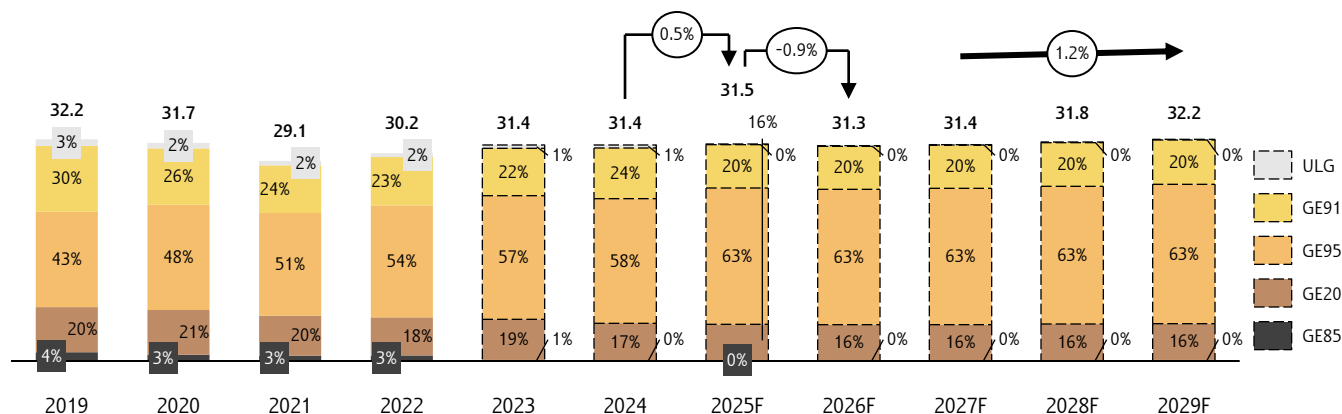
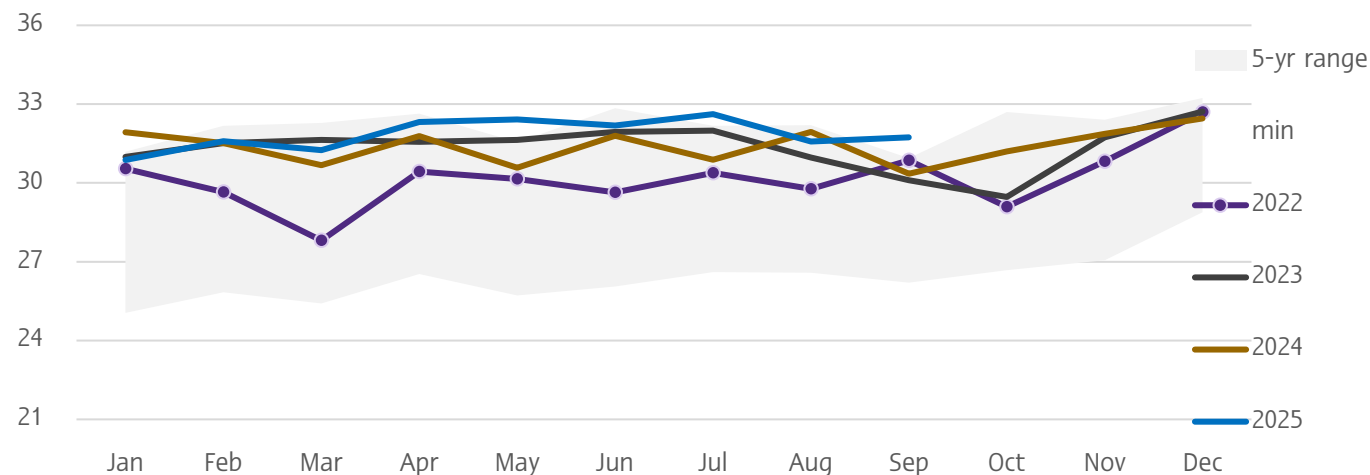
Worse

- สงครามการค้ารุนแรงขึ้นมาก : Specific tariffs เพิ่ม เช่น EE, US tariffs to CN +100%
- เลือกตั้งปีหน้า ได้รับบาลซ้ำ กระทบการเบิกจ่ายและการจัดทำงบฯ ปี 2570 มีความไม่สงบทางการเมือง
- ความขัดแย้งชายแดนปะทุขึ้นอีก ปิดชายแดนยาวนาน
- ชุดนโยบายเศรษฐกิจส่งผลจริงต่อเศรษฐกิจน้อย และขาดความต่อเนื่อง
- ปฏิรูปการคลังไม่เห็นผล อันดับความน่าเชื่อถือของประเทศถูกปรับลด 1 notch

อุปสงค์น้ำมันเบนซินยังขยายตัวในปี 2025 ก่อนจะลดลงชั่วคราวในปี 2026 ภายใต้แรงกดดันด้านกำลังซื้อ และกลับเข้าสู่เส้นทางฟื้นตัวในระยะปี 2027-2029

ปริมาณการใช้กลุ่มน้ำมันเบนซินรายเดือน (บน) และเฉลี่ยรายปี (ล่าง)

หน่วย : ล้านลิตร/วัน



ปี 2025

- ปี 2025 คาดว่าอุปสงค์น้ำมันเบนซินจะทรงตัวหรือโตเล็กน้อย (0-1%) จากปัจจัย : การเดินทางเที่ยวไทยในประเทศยังสูง (ขับรถเที่ยวมากขึ้น)
- การฟื้นของอุปสงค์เบนซินสอดคล้องกับ Private consumption ที่ยัง “ขยายตัว แต่ช้าลง”
- ยอดขายรถยนต์ใหม่ (ICE + Hybrid) ยังเป็นหลัก แม้ EV โต แต่สัดส่วน EV เทียบกับ Hybrid และ ICE ยังไม่ถึงจุดที่ทำให้ Demand น้ำมันลดลงเร็ว

แนวโน้มปี 2026

- หนี้ครัวเรือนไทยสูงกว่า 90% ของ GDP ปี 2026 มีมาตรการคุมสินเชื่อ (LTV, บัตรเครดิต, สินเชื่อบุคคล) ที่เข้มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีการเพิ่มเกณฑ์ Provisioning ที่ธนาคารต้องกันเงินสำรองเพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบต่อ Private consumption ทำให้ค่าใช้จ่ายด้านเดินทางลดลงเล็กน้อย และคนใช้รถน้อยลง
- อุปสงค์น้ำมันเบนซิน “Flat ถึง -1%” จากผลของการชะลอตัวของ Private consumption และการค่อยถูก EV ทดแทน

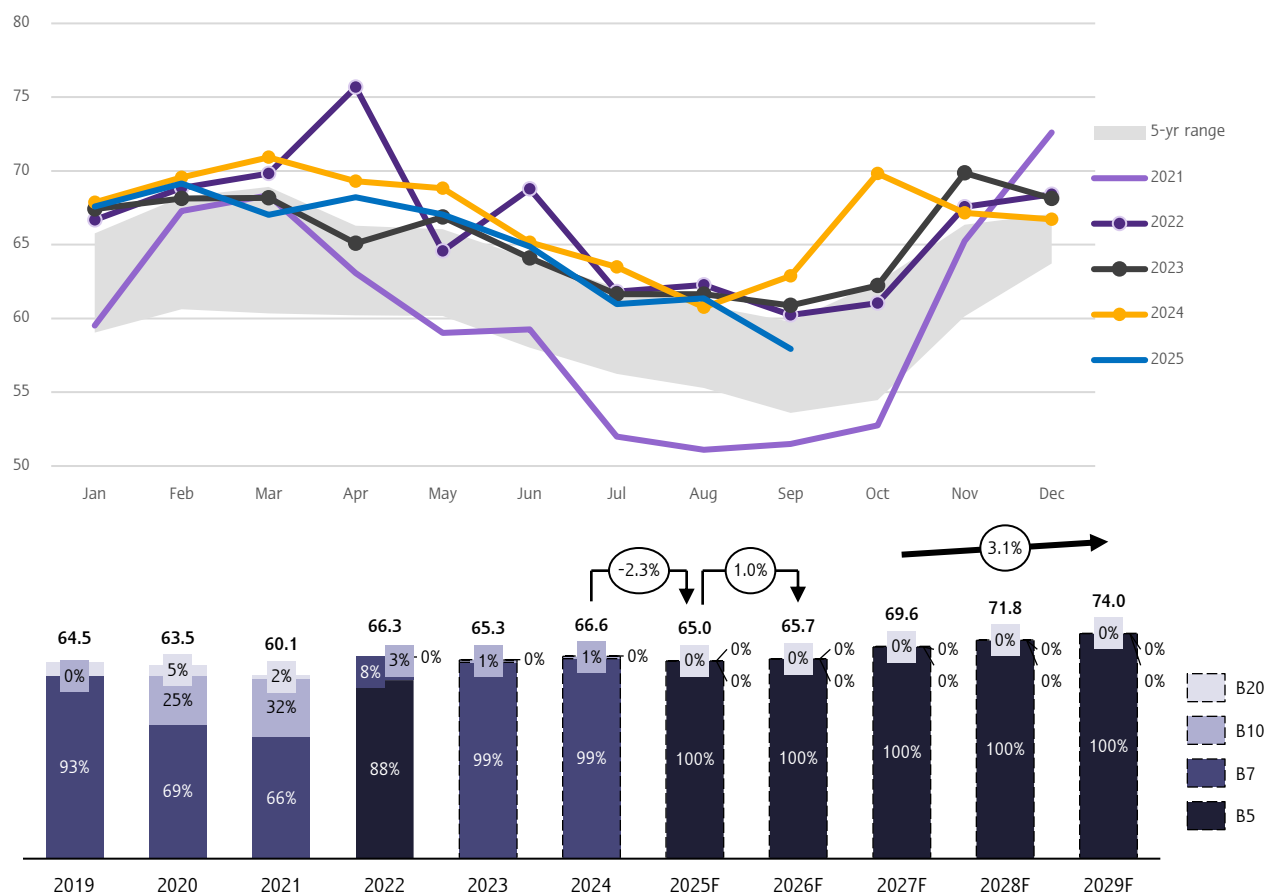
แนวโน้มปี 2027-2029

- เศรษฐกิจ-การเดินทางฟื้นตัว โครงสร้างยานยนต์ยังมี ICE/Hybrid เป็น Majority ทำให้ Demand น้ำมันกลับมาเติบโตระดับต่ำ
- Consumption ฟื้นหลังแรงกดดันหนี้ลดลง ภาระดอกเบี้ย-หนี้ครัวเรือนจะเริ่มผ่อนลง (Cycle ดอกเบี้ยต่ำลง) รายได้แรงงานและภาคบริการกลับมาฟื้นตัว
- ประเด็นที่น่าติดตาม คือ ผู้ใช้รถจำนวนมากที่ใช้รถเก่า 10-15 ปีจะเริ่มเปลี่ยนรถในช่วง 2027-2029 อาจมีการเลือกใช้รถ EV มากขึ้นหากมีสงครามราคา และการขึ้นภาษีสำหรับรถ ICE
- Note : ปัจจุบัน E85 ถูกลดบทบาทลงอย่างมากในเชิงนโยบายและการตลาด และมีสถานีที่รองรับลดลงอย่างชัดเจน

การใช้น้ำมัน HSD (ไม่รวม Diesel ชนิดอื่น) ปี 2025 มีแรงกดดันจากปัญหาความไม่สงบบริเวณชายแดน และคาดว่าปี 2026 อุปสงค์จะขยายตัวได้ในระดับต่ำ ก่อนการฟื้นตัวของอุปสงค์จะชัดเจนขึ้นตั้งแต่ปี 2027-2029

ปริมาณการใช้กลุ่มน้ำมันดีเซลหมุนเร็วรายเดือน (บน) และเฉลี่ยรายปี (ล่าง)

หน่วย : ล้านลิตร/วัน



แนวโน้มปี 2026

- คาดว่า อุปสงค์น้ำมันดีเซลจะยังขยายตัวได้ในลักษณะ Flat เนื่องจาก การใช้ น้ำมันดีเซลอาจทรงตัวจากปัจจัยเศรษฐกิจภายในประเทศที่ขยายตัวในระดับต่ำ
- มีแรงกดดันด้านการค้าชายแดนต่อเนื่องจากปี 2025 ด้วยเหตุความไม่สงบของไทย-กัมพูชา
- แต่ยังมีปัจจัยส่งเสริมจากกิจกรรมขนส่งเชิงพาณิชย์ (Commercial transport) ความต้องการจากรถกระบะ/รถบรรทุกในภาคเกษตรและก่อสร้าง
- การเลิกใช้น้ำมันเตาร่วมกับ LNG ในบางอุตสาหกรรม → ทำให้ Diesel มีบทบาทพิเศษบางจุด เช่น น้ำมันเดินเรือ

แนวโน้มระยะกลาง (2027-2029)

- ปริมาณการใช้น้ำมันดีเซลสามารถขยายตัวได้ดีขึ้นตามการฟื้นตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และการขนส่งสินค้าภายในประเทศ การขนส่งผลผลิตทางการเกษตร และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
- GDP คาดว่าจะฟื้นตัวตั้งแต่ปี 2027 เป็นต้นไป ขณะที่การบริโภคและการลงทุนทั้งของภาครัฐ-เอกชนเริ่มกลับมา
- ถ้าความตึงเครียดชายแดนคลี่คลาย ไทยอาจกลับมาส่งออกน้ำมันบางส่วนไปกัมพูชา หรือผู้ประกอบการไทยอาจหาตลาดอื่นทดแทน (ลาว, เมียนมา และเวียดนาม) ทำให้ส่วนที่หายไปจากกัมพูชาใน 2025-2026 จะถูกชดเชยบางส่วน
- ใฝ่ระวังนโยบายสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้า และมาตรฐานการปล่อยมลพิษที่เข้มงวดขึ้นเป็นแรงกดดันที่สำคัญในระยะกลาง แม้ว่าการเปลี่ยนผ่านสู่พลังงานทางเลือกในภาคการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่และภาคอุตสาหกรรม อาจยังไม่รวดเร็วเท่าที่ควร

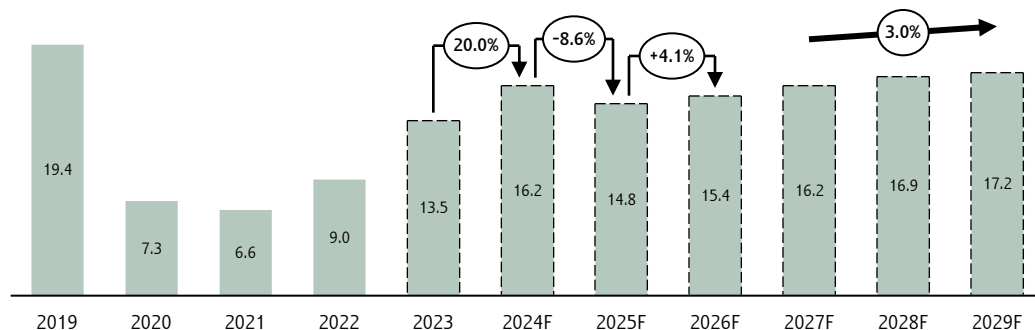
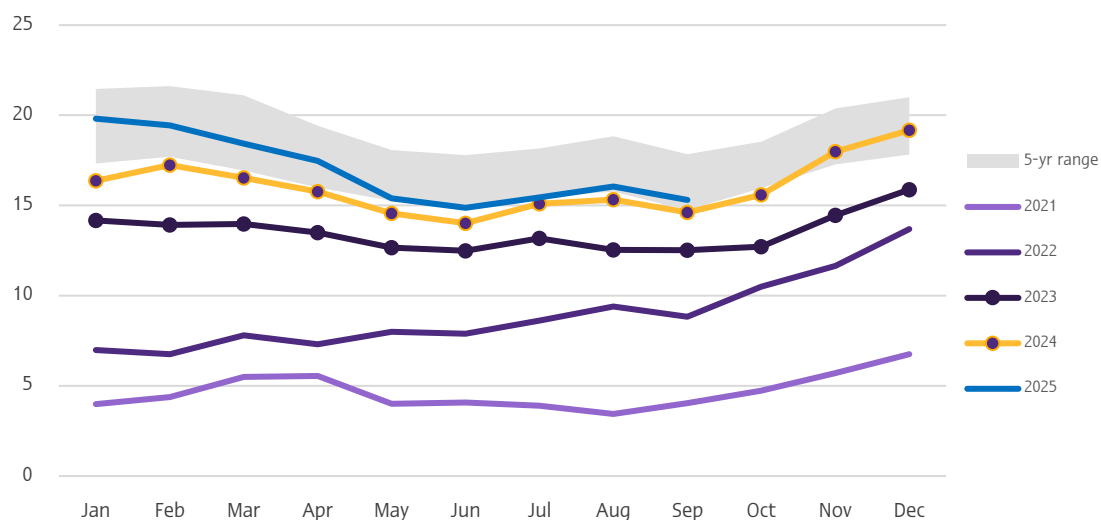
หมายเหตุ : 5-year range=2015-2019; การคาดการณ์ปริมาณการใช้น้ำมันกลุ่มเบนซินแต่ละประเภทเป็นเพียงการคาดการณ์ของนักวิเคราะห์ ภาครัฐยังไม่มีการประกาศอะไรเกี่ยวกับเรื่องนี้

ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ DOE, EPPO และ CEIC

ในปี 2026 ความต้องการใช้น้ำมัน Jet ได้รับแรงสนับสนุนจากจำนวนไฟลต์บินระหว่างประเทศที่คาดว่าจะฟื้นตัวดีขึ้นตามจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่น่าจะทยอยฟื้นตัวดีขึ้น

ปริมาณการใช้น้ำมันอากาศยานรายเดือน (บน) และเฉลี่ยรายปี (ล่าง)

หน่วย : ล้านลิตร/วัน



ปี 2025 ปริมาณการใช้น้ำมันอากาศยานมีแนวโน้มอ่อนตัวเนื่องจากได้รับแรงกดดันทั้งภายในและนอกประเทศจาก

1. ความไม่มั่นคงชายแดนไทย-กัมพูชา การปะทะตามแนวชายแดนช่วงปลายกรกฎาคม 2025 ก่อให้เกิดความกังวลด้านความปลอดภัย ส่งผลให้นักท่องเที่ยวบางกลุ่มยกเลิกหรือเลื่อนการเดินทาง
2. นักท่องเที่ยวลดลงชัดเจน โดยเฉพาะประเทศหลักอย่าง จีน (-34%), ในช่วง 10 เดือนแรกของปี 2025
3. การแข่งขันจากตลาดเพื่อนบ้าน การก้าวขึ้นเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางเลือกสำคัญในภูมิภาค เช่น เวียดนาม ทำให้ไทยถูกคัดเลือกลดลง

แนวโน้มปี 2026

- ปริมาณการใช้น้ำมันอากาศยานมีแนวโน้มฟื้นตัวได้ดี โดยได้รับแรงสนับสนุนหลักจากกิจกรรมการบินระหว่างประเทศตามจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ฟื้นตัวดีขึ้นจากปี 2025 จากปัญหาชายแดนไทย-กัมพูชา
- จำนวนผู้โดยสารต่างชาติขยายตัวดีตามการฟื้นตัวของภูมิภาคเอเชีย นักท่องเที่ยวต่างชาติรวมฟื้นแรง +7.4% กลุ่มจีนเริ่มกลับมา, N.E. Asia ชัยชนะฟื้นตัว, ยุโรปทรงตัวในระดับสูง จำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น Jet Fuel ดีดตัวตาม
- การกลับมาของ Group Tour ทำให้เครื่องบินลำใหญ่ใช้งานมากขึ้น จีน-เกาหลีเริ่มปล่อยกรุ๊ปทัวร์มากขึ้น ใช้เครื่อง Wide-body มากกว่า FIT เพิ่ม Jet Fuel ต่อไฟลต์อย่างมีนัยสำคัญ

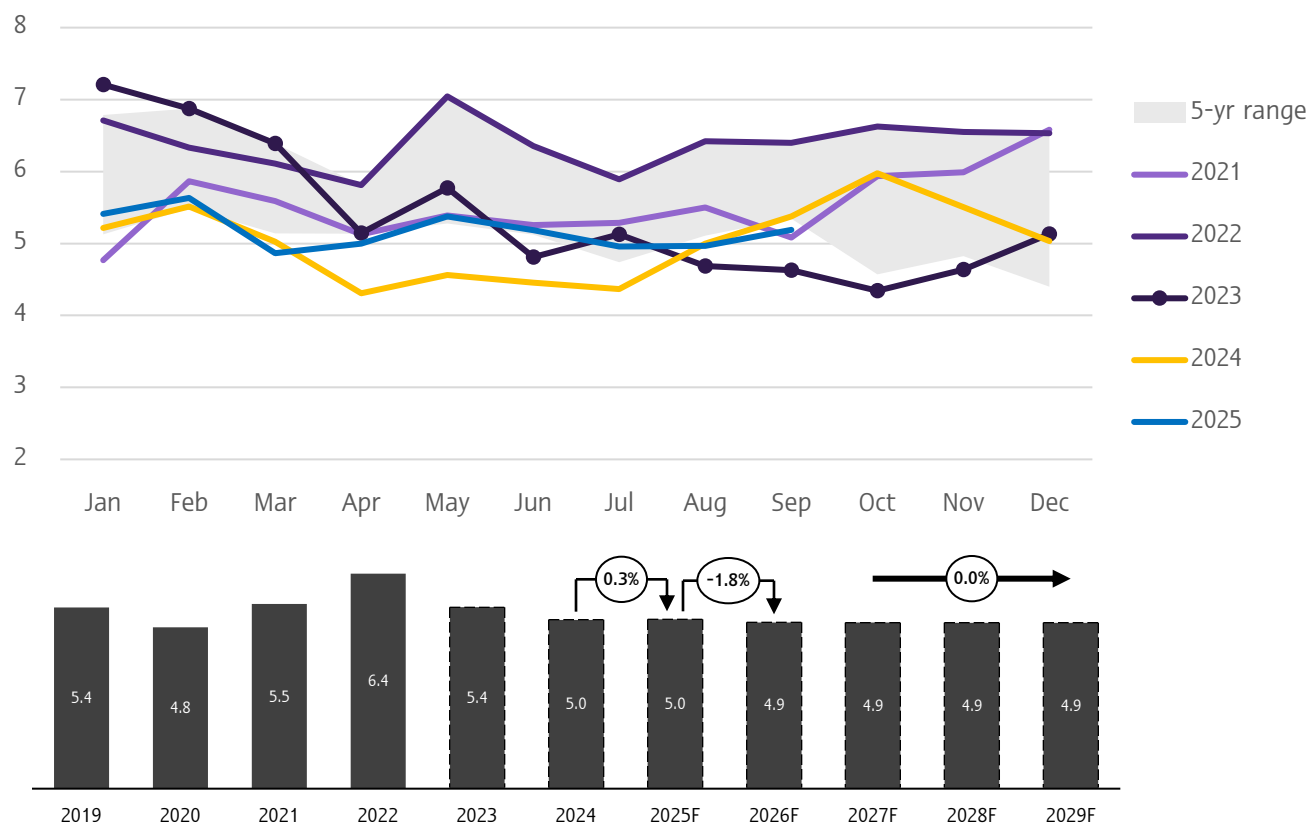
แนวโน้มระยะกลาง (2027-2029)

- อุปสงค์น้ำมันอากาศยานมีแนวโน้มเติบโตได้ดี โดยมีปัจจัยสนับสนุนหลักจากจำนวนไฟลต์บินระหว่างประเทศ และ Global GDP ที่ค่อย ๆ ฟื้นตัวขึ้นต่อเนื่อง
- กระแส Net zero ได้เข้ามามีบทบาทในภาคการบิน โดยภาคส่วนต่าง ๆ ได้ออกมาตรการสนับสนุนการใช้ Sustainable Aviation Fuel (SAF) เพื่อพยายามลด GHG emissions ในภาคการบิน ซึ่งอาจกดดันการเติบโตของอุปสงค์น้ำมันอากาศยานบางส่วนในต่างประเทศ สำหรับไทย มาตรการสนับสนุนการใช้ SAF จากภาครัฐ และความต้องการใช้ SAF นั้นยังคงไม่ชัดเจนนักในระยะกลาง แต่เป็นประเด็นที่ควรจับตามองต่อไป

ความต้องการใช้น้ำมันเตาในปี 2026 จะได้รับแรงกดดันจากการค้าระหว่างประเทศที่มีความไม่แน่นอน อันเนื่องมาจากสงครามการค้า ในขณะที่ระยะกลางแม้การค้าระหว่างประเทศจะฟื้นตัว แต่ได้รับแรงกดดันหนักขึ้นจาก IMO

ปริมาณการใช้น้ำมันเตารายเดือน (บน) และเฉลี่ยรายปี (ล่าง)

หน่วย : ล้านลิตร/วัน



ปี 2025 การใช้น้ำมันเตาขยายตัวได้เล็กน้อย โดยได้ปัจจัยสนับสนุนจากการใช้น้ำมันเพื่อการเดินเรือจากการค้าระหว่างประเทศ

แนวโน้มปี 2026

- แนวโน้มปี 2026 ได้รับแรงกดดัน จากปริมาณการค้าระหว่างประเทศของไทย ตามทิศทางเศรษฐกิจโลกเป็นหลัก ที่มีแนวโน้มได้รับผลกระทบเชิงลบจากสงครามการค้า ส่งผลต่อการใช้น้ำมันเพื่อการเดินเรือ

แนวโน้มระยะกลาง (2027-2029)

- แม้ GDP ไทยฟื้นตัว แต่คาดว่าจะความต้องการน้ำมันเตาไม่ฟื้นตาม เพราะโครงสร้างการใช้น้ำมันเตาเปลี่ยนไปถาวร (Structural decline)
- ปี 2023 International Maritime Organization (IMO) ได้ยกระดับมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของภาคขนส่งทางเรือ อย่างไรก็ดี เรือลำหนึ่ง ๆ นั้นมีอายุประจำการที่นาน และการลงทุนเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของเรือนั้นมีต้นทุนที่สูง ทำให้คาดว่า Energy efficiency ที่ดีขึ้นของภาคขนส่งทางเรือจะสามารถกดดันการเติบโตของอุปสงค์การใช้น้ำมันเตาได้เพียงเล็กน้อยเท่านั้น
- อย่างไรก็ตาม IMO เริ่มมีการกำหนดค่าปรับ สำหรับเรือที่ใช้เชื้อเพลิงที่ปล่อยคาร์บอนเกินกำหนด โดยคาดว่าจะเริ่มเก็บค่าปรับในปี 2028 ซึ่งจะกดดันการใช้ น้ำมันเตาในอนาคต
- น้ำมันเตาไม่ฟื้นตัว แม้ GDP ฟื้น แต่ถูกกดโดยข้อกำหนด IMO, การใช้เชื้อเพลิงสะอาดกว่า และประสิทธิภาพการเดินเรือที่สูงขึ้น ทำให้ Demand อยู่ในระดับทรงตัว



ความคืบหน้า ทิศทางของภาครัฐเกี่ยวกับนโยบายการใช้น้ำมันของไทย

ร่างแนวทางการบริหารจัดการน้ำมันกลุ่มดีเซล

- กำหนดให้ดีเซลหมุนเร็วชนิดเดียวเป็นน้ำมันดีเซลฐานของประเทศ (BX) โดยกำหนด **B7 ให้เป็นดีเซลฐาน** เนื่องจากสามารถใช้กับรถยนต์ได้ทุกประเภท และหากค่ายรถยนต์ทุกรายให้การรับรอง อัตราส่วนผสมไบโอดีเซลสามารถปรับให้อยู่ในช่วง 5-9.9% ตามความเหมาะสมของราคาและปริมาณสต็อกน้ำมันปาล์มในแต่ละช่วงเวลา
- คง **B20** ไว้เป็นน้ำมันทางเลือก และปรับปรุงการจัดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง
- จัดตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาปรับสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลหมุนเร็วให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงของราคาและปริมาณสต็อกของน้ำมันปาล์มภายในประเทศในแต่ละช่วงเวลา
- พิจารณาใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อลดภาระของประชาชน อาทิ Target subsidy แทนการอุดหนุนราคาผ่านกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

* หมายเหตุ : ร่างดังกล่าวยังอยู่ในระหว่างการจัดทำและรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น

ชนิดเชื้อเพลิง	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580
ดีเซล หมุนเร็ว	คงเหลือดีเซลหมุนเร็วพื้นฐานเพียงชนิดเดียว โดยกำหนดสัดส่วนผสมไบโอดีเซลระหว่าง 5-9.9% (ในระยะแรกกำหนดสัดส่วนไบโอดีเซลที่ 6.6-7% เนื่องจากเป็นสัดส่วนที่ได้รับการรับรองจากผู้ผลิตรถยนต์ตามมาตรฐาน Euro 5 แล้ว)													
	ดีเซลหมุนเร็ว Premium (Voluntary)													
	B20 (คงไว้เป็นทางเลือก)													
Hydrogen รถบรรทุก ขนาดใหญ่	ระยะเตรียมการ กำหนดทิศทาง ศึกษามาตรการส่งเสริมการลงทุน / ศึกษามาตรฐานและกฎหมายรองรับ							ระยะนำร่อง จัดตั้งคณะกรรมการ และขับเคลื่อนพื้นที่นำร่อง				ระยะการส่งเสริมเชิงพาณิชย์		

ร่างแนวทางการบริหารจัดการน้ำมันกลุ่มเบนซิน

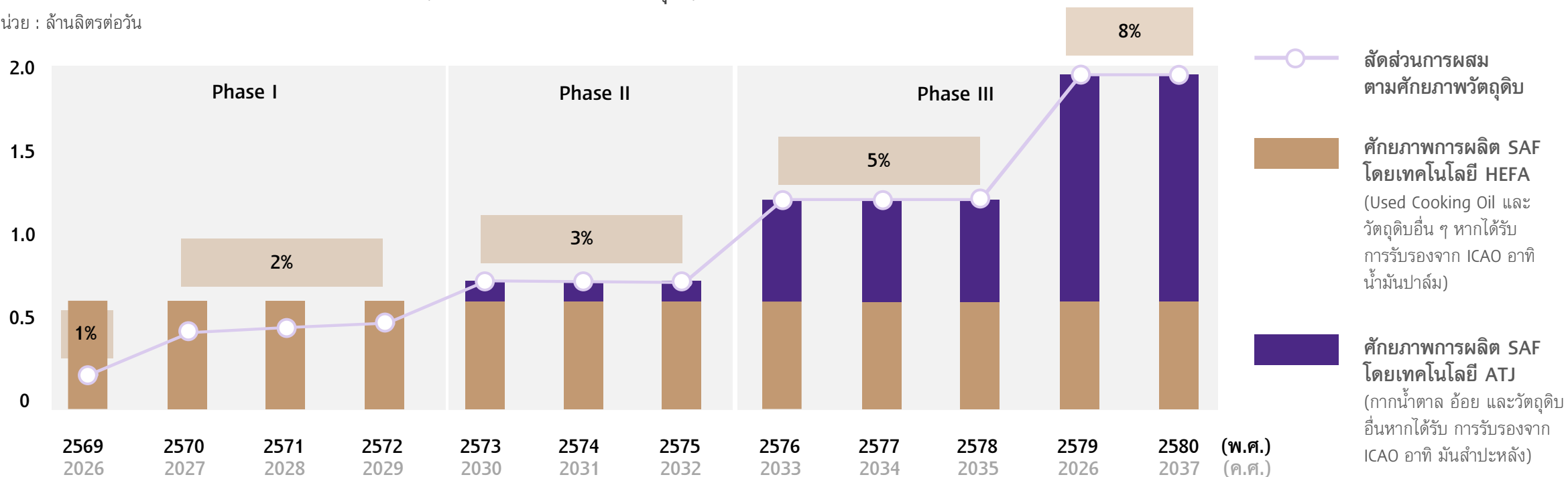
1. กำหนดให้ แก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน 95 หรือ แก๊สโซฮอล์ E20 เป็นน้ำมันเบนซินฐานของประเทศ
 2. ยกเลิกการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน 91 ตั้งแต่ปี 2025 เป็นต้นไป
 3. ทบทวนโครงสร้างราคาของแก๊สโซฮอล์แต่ละประเภทให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงมากขึ้น
 4. ส่งเสริมการนำเอทานอลไปใช้ประโยชน์ในภาคอุตสาหกรรมและการผลิตเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน
- * หมายเหตุ : ร่างดังกล่าวยังอยู่ในระหว่างการจัดทำและรับฟังความคิดเห็นเท่านั้น

ทางเลือก	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580
ทางเลือกที่ 1	GSH 91													
	GSH E10 ออกเทน 95													
	GSH E20													
	GSH E85													
	ULG			ULG Premium (Voluntary)										
ทางเลือกที่ 2	GSH 91													
	GSH E10 ออกเทน 95													
	GSH E20													
	GSH E85													
	ULG			ULG Premium (Voluntary)										

ร่างการส่งเสริมเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน

การประเมินศักยภาพการผลิต SAF สำหรับประเทศไทย (พิจารณาตามศักยภาพของวัตถุดิบ)

หน่วย : ล้านลิตรต่อวัน



ช่วงที่ 1 SAF 1-2% 0.2-0.5 MLPD

- เทคโนโลยี HEFA โดยใช้ **Used Cooking Oil (UCO)** เป็น **วัตถุดิบหลัก** และใช้กรดไขมันปาล์ม (Palm Fatty acid Distillate : PFAD) เมื่อจัดเก็บ UCO ได้ต่ำกว่าเป้า

ช่วงที่ 2 SAF 3% 0.2-0.5 MLPD

- เทคโนโลยี Alcohol To Jet (ATJ) โดยใช้ **กากน้ำตาลเป็นวัตถุดิบหลัก** ร่วมกับเทคโนโลยี HEFA (UCO/PFAD)
- ทั้งนี้กากน้ำตาล จะต้องผ่านการตรวจสอบตามเกณฑ์ ความยั่งยืนไปจนถึงพื้นที่เพาะปลูก

ช่วงที่ 3 SAF 5-8% 1.2-1.9 MLPD

- เทคโนโลยี HEFA+ATJ
- สัดส่วนการผสมยืดหยุ่นได้และขึ้นกับศักยภาพวัตถุดิบ ณ ขณะนั้น โดยอาจมีวัตถุดิบอื่นที่ ICAO ยอมรับเพิ่มเติม

ร่างการส่งเสริมเชื้อเพลิงทางเลือกสำหรับการขนส่งทางน้ำ

ทิศทางการใช้เชื้อเพลิงทางเลือกสำหรับการขนส่งทางน้ำ

- เชื้อเพลิงทางเลือกสำหรับการขนส่งทางน้ำที่มีจำหน่ายในตลาดต่างประเทศมีหลายชนิด อาทิ เชื้อเพลิงชีวภาพ เมทานอล LNG โดยน้ำมันเตากำมะดันต่ำมากที่สุดที่ผสมเชื้อเพลิงชีวภาพ (Bio-VLSFO) มีปริมาณการจำหน่ายสูงที่สุดในกลุ่มเชื้อเพลิงทางเลือกทั้งหมด
- ในปัจจุบัน Bio-VLSFO ที่มีจำหน่ายในต่างประเทศใช้ส่วนผสมของ Used Cooking Oil Methyl Ester (UCOME) ในสัดส่วน 20%-30%
- ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงของไทยมีแผนจะเริ่มจำหน่าย Bio-VLSFO ในสัดส่วน 24% (B24) ให้แก่เรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ภายในปี 2025
- น้ำมันปรุงอาหารใช้แล้วที่ใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิต VLSFO จะถูกนำไปใช้ผลิต SAF เช่นเดียวกัน ซึ่งอาจมีประเด็นเกี่ยวกับความเพียงพอของวัตถุดิบ แต่หากในอนาคตไบโอดีเซลจากปาล์มได้รับการยอมรับในด้านความยั่งยืน ไบโอดีเซลจากปาล์มจะสามารถนำมาใช้ในการผลิต VLSFO ได้

แนวทางการดำเนินการ

- ส่งเสริมการผลิตและจำหน่ายเชื้อเพลิงทางเลือก ที่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ความยั่งยืนของ IMO ยอมรับและไทยมีศักยภาพ โดยในช่วงแรกมุ่งเน้นการผลิตและจำหน่ายให้เรือเดินสมุทรระหว่างประเทศ
- สนับสนุนการจัดหาและแบ่งปันวัตถุดิบที่เหมาะสมระหว่าง SAF กับเชื้อเพลิงชีวภาพสำหรับเรือขนส่งระหว่างประเทศ
- ผลักดันให้น้ำมันปาล์มจากประเทศไทยได้รับการยอมรับตามเกณฑ์ความยั่งยืนในระดับนานาชาติ เพื่อเพิ่มทางเลือกของวัตถุดิบและเพิ่มปริมาณความต้องการใช้ผลผลิตปาล์มน้ำมันในประเทศ

ปริมาณ	2025 (2568)	2026 (2569)	2027 (2570)	2028 (2571)	2029 (2572)	2030 (2573)	2031 (2574)	2032 (2575)	2033 (2576)	2034 (2577)	2035 (2578)	2036 (2579)	2037 (2580)
ปริมาณความต้องการใช้เชื้อเพลิงทั้งหมดของเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (ล้านลิตรต่อวัน)	3.22	3.25	3.28	3.32	3.35	3.38	3.42	3.45	3.48	3.52	3.56	3.59	3.63
การคาดการณ์ Market share ของ B24 VLSFO*	8.3%	12.5%	16.7%	20.8%	25.0%	29.2%	33.4%	37.5%	41.7%	45.9%	50.0%	54.2	58.4%
ความต้องการใช้ Used Cooking Oil (ล้านลิตรต่อวัน)**	0.09	0.13	0.18	0.23	0.27	0.32	0.37	0.42	0.47	0.53	0.58	0.63	0.69



รัฐบาลประกาศเร่งเป้าหมาย Net zero ให้เร็วขึ้น 15 ปี (จากปี 2065 → 2050) ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่จะกำหนดอนาคตของอุตสาหกรรมไทย เพราะไทยเสี่ยงถูกกีดกันจากห่วงโซ่การค้าโลก หากขยับตัวช้ากว่าประเทศที่ตั้งเป้า Net zero ปี 2050 เช่น EU, ญี่ปุ่น, เกาหลี และเวียดนามกว่า 110 ประเทศ

ใครได้ประโยชน์?

- อุตสาหกรรมพลังงานหมุนเวียน
- อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (EV)
- เทคโนโลยีดักจับ/กักเก็บคาร์บอน (CCUS)
- อุตสาหกรรมต้นทุนคาร์บอนต่ำ

ใครต้องเร่งปรับตัว?

- กลุ่มน้ำมัน ก๊าซ โรงไฟฟ้าฟอสซิล
- เคมีภัณฑ์ เหล็ก ปูนซีเมนต์
- อะลูมิเนียม ขนส่ง และรถยนต์สันดาปภายใน (ICE)



Why is acceleration necessary?



Thailand is at risk of being excluded from the global trade value chain



111 countries, including the European Union, Japan, and Vietnam, have set Net Zero targets for 2050, which is 15 years earlier than Thailand

Who will benefit? ✓

7 industrial sectors



Industries within the renewable energy supply chain



Industries related to improving energy efficiency



Industries in carbon capture and storage technology



Industries within the electric vehicle supply chain



Waste management industries



Bio-based materials industry



Low-carbon fuel industries

Who needs urgent adaptation? ⚠

Industries with high carbon emissions, such as:



Oil and gas, fossil fuel-based power plants



Chemicals, steel, and cement



Aluminum, transportation, and internal combustion engine vehicles (petrol-powered cars)

Key takeaways : นัยต่อผู้ประกอบการน้ำมันและบทบาทภาครัฐ

ผู้ประกอบการน้ำมัน

- 1) เพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันท่ามกลางตลาดโลกอึมครึม (Soft market 2026–2029) ปรับโครงสร้างต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต ปรับ Scheduling เดินเครื่อง และ Optimize product slate ให้เน้น Middle distillates (Diesel/Jet) ซึ่งยังเติบโตมากกว่า Gasoline เตรียมรับ GRM ที่ “Normalize” หลัง Capacity ใหม่ในเอเชีย-ตะวันออกกลางเข้ามา
- 2) จัดการความเสี่ยงด้านอุปสงค์ที่โตช้ากว่าอดีต ออกแบบกลยุทธ์รองรับ Gasoline peak ปรับ Marketing/Wholesale ให้เหมาะกับ Demand ที่ฟื้นช้า โดยเฉพาะดีเซลที่ถูกกดดันจากเศรษฐกิจชายแดน
- 3) เตรียมแผนลงทุน/ร่วมมือด้านเชื้อเพลิงสะอาด (SAF / Bio-VLSFO) ปรับ Supply chain สำหรับ SAF blending (เริ่ม 2% ปี 2025 และเพิ่มเรื่อย ๆ) ประเมินความเพียงพอของ UCO และวัตถุดิบที่แข่งขันกับภาคเรือ เตรียมความพร้อมรองรับมาตรฐาน IMO, EU FuelEU Maritime รวมถึงการพัฒนาพลังงานสะอาดด้านอื่น ๆ
- 4) ติดตามความต้องการเชื้อเพลิงอากาศยานจากการท่องเที่ยวจีน และทิศทาง SAF ภาคการบินและเตรียมพอร์ตผลิตภัณฑ์ให้รองรับสัดส่วน SAF blending ที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะช่วง 2026–2029 ซึ่งอาจกดดันอุปสงค์ Jet fossil บางส่วน

บทบาทภาครัฐ

- 1) เสริมขีดความสามารถแข่งขันของผู้ประกอบการไทย เร่งออกมาตรการสนับสนุนการผลิตเชื้อเพลิงทางเลือกที่ไทยมีศักยภาพ เช่น SAF, Bio-VLSFO สนับสนุนการเข้าถึงวัตถุดิบ เช่น การบริหาร UCO/PFAD เพื่อไม่ให้เกิด Bottleneck ระหว่าง SAF และสร้างความน่าเชื่อถือในแหล่งผลิตและที่มีของ SAF เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับตลาดน้ำมันที่ต้องใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ
- 2) สร้างความชัดเจนในการกำหนดน้ำมันและสัดส่วนการผสมของน้ำมันของเชื้อเพลิงทางเลือก เนื่องจากความไม่แน่นอนของนโยบาย จะส่งผลกระทบต่อภาคธุรกิจ รวมถึงยกระดับมาตรฐานคุณภาพน้ำมันให้สอดคล้องกับรถ Euro 5
- 3) ภาครัฐต้องเร่งปรับนโยบายเชื้อเพลิงให้ทันต่อโครงสร้างยานยนต์ใหม่ ควบคู่กับการ “ประคองความสามารถแข่งขันของผู้ประกอบการฟอสซิล” โดยการสนับสนุนต้นทุนการปรับเปลี่ยนของโรงกลั่นและผู้ค้าน้ำมันผ่านมาตรการด้านภาษี มาตรฐานเชื้อเพลิงที่ชัดเจน เพื่อให้ผู้ประกอบการฟอสซิลสามารถปรับตัวต่อ Energy transition ได้อย่างราบรื่นและยังแข่งขันได้ในตลาดโลก

ผู้จัดทำ



ณัฐนันท์ อภินันท์วัฒนกุล

นักวิเคราะห์อาวุโส

✉ nattanan.apinunwattanakul@scb.co.th

Disclaimer

This document is made by The Siam Commercial Bank Public Company Limited (“SCB”) for the purpose of providing information summary only. Any information and analysis herein are collected and referred from public sources which may include economic information, marketing information or any reliable information prior to the date of this document. SCB makes no representation or warranty as to the accuracy, completeness and up-to-dateness of such information and SCB has no responsibility to verify or to proceed any action to make such information to be accurate, complete, and up-to-date in any respect. The information contained herein is not intended to provide legal, financial or tax advice or any other advice, and it shall not be relied or referred upon proceeding any transaction. In addition, SCB shall not be liable for any damages arising from the use of information contained herein in any respect.



ท่านพึงพอใจต่อบทวิเคราะห์นี้เพียงใด?

ความเห็นของท่าน สำคัญกับเรา

ร่วมตอบแบบสอบถาม 7 ข้อ
เพื่อนำไปพัฒนามาตรวิเคราะห์ของ
SCB EIC ต่อไป

คลิกเพื่อทำ
แบบสอบถาม

SCB EIC | ECONOMIC INTELLIGENCE CENTER



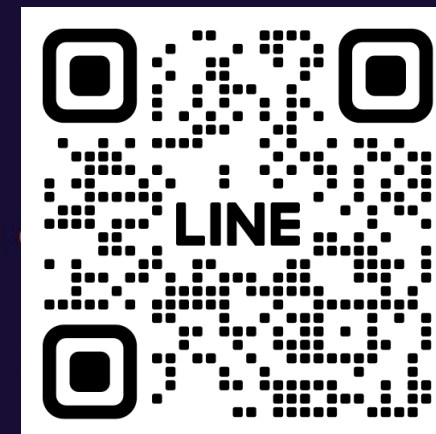
INSIGHTFUL ECONOMIC AND BUSINESS
INTELLIGENCE FOR EFFECTIVE DECISION MAKING

■ WEBSITE

www.scbeic.com

up-to-date with email notification

■ LINE OFFICIAL ACCOUNT



SCB EIC

SCB ♠ EIC