แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2568-70

อุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมัน



มกราคม 2568

วิจัยกรุงศรี

ผู้เขียน

เทียร เทียมศักดิ์

นักวิเคราะห์อาวุโส

thian.thiumsak@krungsri.com
+662 296 4742

Subscribe Us

สมัครสมาชิกวิจัยกรุงศรี...

krungsri.research@krungsri.com

คำสงวนสิทธิ์

เนื้อหาและข้อมูลใดๆ ทั้งหมดที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ หากมิได้ระบุไว้เป็นอย่างอื่น ถือเป็นลิขสิทธิ์ของวิจัยกรุงศรี ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการใดๆ เกี่ยวข้องกับเนื้อหา สำเนา หรือดัดแปลงแก่บุคคลอื่นโดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากวิจัยกรุงศรี รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยอาศัยข้อมูลจากแหล่งที่เชื่อหรือควรเชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือ อย่างไรก็ตาม วิจัยกรุงศรีไม่อาจรับรองความครบถ้วนสมบูรณ์หรือความถูกต้องของข้อมูลดังกล่าว อีกทั้งไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งทางตรงหรือทางอ้อมจากการใช้รายงานฉบับนี้หรือเนื้อหาในรายงานฉบับนี้ ข้อมูล ความคิดเห็น และการประมาณการที่ปรากฏในรายงานนี้ถือเป็นความคิดเห็นของวิจัยกรุงศรี ไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับ ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ ความคิดเห็นในรายงานฉบับนี้เป็นไปตามสถานการณ์ปัจจุบัน ณ วันที่มีการเผยแพร่รายงาน วิจัยกรุงศรีขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงโดยมิต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า

EXECUTIVE SUMMARY



ธุรกิจโรงกลั่นน้ำมันมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่องในปี 2568-2570 โดยได้รับปัจจัยสนับสนุนจากความต้องการบริโภคน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศที่มีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ย 2.0-2.5% ต่อปี ตามการฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะภาคท่องเที่ยว รวมถึงการเติบโตของการค้าออนไลน์และความเชื่อมโยงระหว่างการค้าการลงทุนในภูมิภาคอาเซียน ปัจจัยข้างต้นจะเพิ่มความต้องการใช้น้ำมันในการเดินทางซึ่งรวมถึงการเดินทางทางอากาศ การขนส่งสินค้าและการใช้น้ำมันในภาคการผลิตที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม แนวโน้มการใช้รถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นจะเป็นปัจจัยจำกัดการเติบโตของอุปสงค์น้ำมันลงระดับหนึ่ง ความต้องการบริโภคน้ำมันที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จะหนุนการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปเติบโตในอัตรา 2.5-3.5% ต่อปี และส่งผลให้ค่าการกลั่นน้ำมันเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 5.5-6.0 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ย 5.0-5.5 ดอลลาร์สหรัฐในช่วงก่อนเกิด COVID-19 (ปี 2555-2562)

ผู้ประกอบการโรงกลั่นที่มีศักยภาพจะเพิ่มโอกาสทางการตลาด โดยขยายการกลั่นน้ำมันดิบให้ได้หลากหลายชนิดมากขึ้น รวมถึงพัฒนาโครงการพลังงานสะอาด (Clean energy) เพื่อตอบรับกระแสการลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากทั่วโลก ท่ามกลางความจำเป็นในการปรับตัวรับความท้าทายหลายด้าน อาทิ ความผันผวนของราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก กฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมที่จะเข้มข้นขึ้น และภาระต้นทุนจากการปฏิบัติตามเกณฑ์ต่างๆ ซึ่งอาจกดดันผลประกอบการของธุรกิจในระดับหนึ่ง

มุมมองวิจัยกรุงศรี

วิจัยกรุงศรีประเมินแนวโน้มธุรกิจโรงกลั่นน้ำมันและธุรกิจต่อเนื่องในช่วงปี 2568-2570 ดังนี้

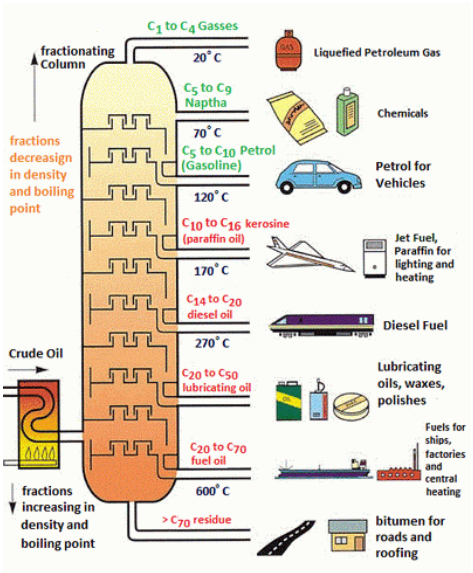
- **โรงกลั่นน้ำมัน** คาดว่าผู้ประกอบการจะสามารถทำกำไรได้ในเกณฑ์ดี จากความต้องการใช้น้ำมันในประเทศที่ขยายตัวตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ อัตราการใช้กำลังการผลิตที่อยู่ในระดับสูง และค่าการกลั่นที่เอื้อให้การทำกำไรเป็นไปอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ผู้ประกอบการยังมีแผนขยายการลงทุนโดยเฉพาะโครงการที่เกี่ยวเนื่องกับพลังงานสะอาด (Clean energy) ซึ่งจะทำให้ผลิตภัณฑ์มีมูลค่าสูงขึ้น และเป็นการขยายฐานรายได้ในระยะยาว อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันที่ผันผวนยังเป็นความเสี่ยงด้าน Stock loss
- **การขายส่งผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นปิโตรเลียมและการขายส่งน้ำมันและเชื้อเพลิงเหลวอื่น ๆ** คาดว่าจะได้รับประโยชน์จากความต้องการบริโภคน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศที่เพิ่มขึ้น และจากโครงสร้างผู้ประกอบการซึ่งส่วนใหญ่เป็นกิจการในเครือของโรงกลั่นน้ำมัน จึงมีความเสี่ยงด้านการตลาดค่อนข้างต่ำ
- **สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง** ความต้องการใช้น้ำมันสำเร็จรูปในประเทศที่เพิ่มขึ้นยังเป็นปัจจัยบวกต่อสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง นอกจากนี้ ผู้ประกอบการมีแนวโน้มขยายการลงทุนสถานีบริการน้ำมันสีเขียว และการลงทุนในธุรกิจที่ไม่เกี่ยวกับน้ำมันมากขึ้น เพื่อขยายฐานรายได้ในระยะยาว อาทิ การให้เช่าพื้นที่ค้าปลีก การติดตั้งสถานีชาร์จรถไฟฟ้าภายในปั๊มน้ำมัน

ข้อมูลพื้นฐาน

โรงกลั่นน้ำมันเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่ใช้เงินลงทุนสูงเพื่อให้เกิดการประหยัดจากขนาด (Economies of scale) **และพึ่งพิงเทคโนโลยีระดับสูง ทำให้มีระยะเวลาคืนทุนนาน การเข้า-ออกจากธุรกิจจึงทำได้ยาก** กระบวนการกลั่นน้ำมัน (รูปที่ 1) เป็นการแปรรูปหรือแยกส่วนประกอบน้ำมันดิบเป็นผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมต่างๆ ได้แก่ LPG แนฟทา แก๊สโซลีน น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซล น้ำมันเตา ยางมะตอยและอื่นๆ เพื่อนำไปใช้ตามคุณสมบัติที่ต่างกัน ซึ่งสัดส่วนผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ได้จากการกลั่นขึ้นกับแหล่งผลิตน้ำมันดิบ

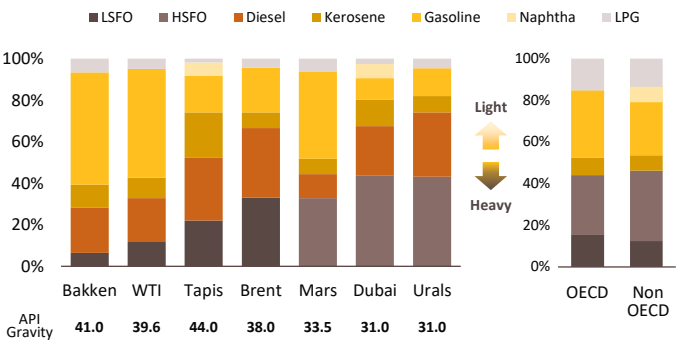
โรงกลั่นแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ ***โรงกลั่นแบบธรรมดา*** *(Simple refinery)* ซึ่งมีกระบวนการกลั่นแบบ Distillation ที่ทำการแยกส่วนประกอบน้ำมันดิบเป็นผลิตภัณฑ์ต่างๆ ตามองค์ประกอบของน้ำมันดิบแต่ละชนิด และ***โรงกลั่นแบบคอมเพล็กซ์*** *(Complex refinery)* ซึ่งมีต้นทุนการลงทุนสูงกว่า และเป็นโรงกลั่นที่มีหน่วยเปลี่ยนสภาพของผลิตภัณฑ์ (Cracking units) อันเป็นกระบวนการเพิ่มเติมจากกระบวนการกลั่นแบบ Distillation จึงสามารถปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์น้ำมันชนิดหนักที่มีมูลค่าต่ำให้เป็นน้ำมันชนิดเบาที่มีมูลค่าสูงกว่าได้ ทั้งนี้ โรงกลั่นน้ำมันแบบคอมเพล็กซ์แต่ละแห่งจะมีความสามารถในการปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์ต่างกัน วัดได้จาก Nelson Complexity Index (NCI) โดยโรงกลั่นที่มีค่า NCI สูงจะสะท้อนถึงความสามารถในการผลิตผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าสูงได้ดีกว่าโรงกลั่นที่มีค่า NCI ต่ำกว่า และมีความยืดหยุ่นในการรองรับน้ำมันดิบแต่ละแหล่งซึ่งมีส่วนประกอบของน้ำมันต่างกัน[1/] ทำให้เลือกแหล่งน้ำมันดิบได้มากกว่า (ภาพที่ 3)

Figure 1: Refinery Process



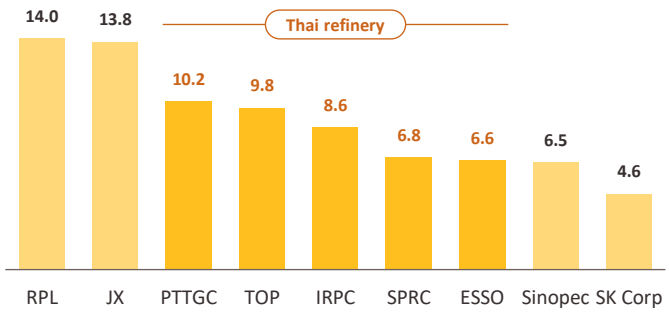
Source: Eastern Refinery Limited

Figure 2: Crude Oil Yields and Demand



Source: Compiled by Krungsri Research
Note: demand data as of 2017

Figure 3: Nelson Complexity Index (2017)



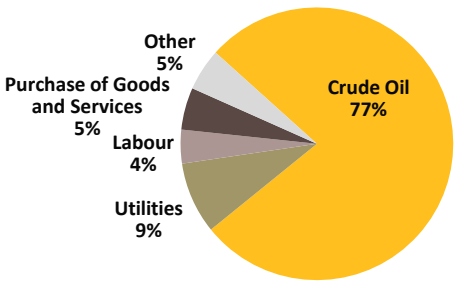
Source: ThaiOil, KSS

1/ น้ำมันดิบมีองค์ประกอบส่วนใหญ่เป็นสารประกอบไฮโดรคาร์บอนประเภทแอลเคนและไซโคลแอลเคน (Alkanes and Cycloalkanes) นอกจากนี้ยังมีสารประกอบอื่นๆ เช่น กำมะถัน ไนโตรเจน และโลหะอื่นๆ ปนอยู่เล็กน้อย โดยน้ำมันดิบแต่ละแหล่งจะมีสัดส่วนของสารประกอบต่างกัน อาทิ น้ำมันแหล่ง Bakken (รัฐ North Dakota) จะมีสัดส่วนของน้ำมันชนิดเบามากกว่า 60% ขณะที่น้ำมันแหล่ง Urals ในรัสเซียมีน้ำมันชนิดเบาเพียง 30% ซึ่งน้ำมันชนิดเบาเป็นน้ำมันที่มีความหนาแน่นต่ำ เนื่องจากประกอบด้วยสารประกอบไฮโดรคาร์บอนที่มีจำนวนอะตอมคาร์บอนน้อย ให้เผาไหม้ได้ดีกว่า และให้พลังงานมากกว่าน้ำมันชนิดหนัก

แม้อุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันจะใช้เงินลงทุนสูง แต่มีระยะเวลาการใช้งานนานถึง 30-50 ปี ดังนั้น ต้นทุนคงที่ต่อหนึ่งหน่วยการผลิตจึงอยู่ในระดับต่ำ **โดยต้นทุนของโรงกลั่นน้ำมันมากกว่า 95% เป็นต้นทุนผันแปร ในจำนวนนี้ประมาณ 75-80% เป็นต้นทุนน้ำมันดิบ** ที่เหลือคือต้นทุนค่าเชื้อเพลิงที่ใช้ในการกลั่นน้ำมันมีสัดส่วน 10% และต้นทุนอื่นๆ (อาทิ ค่าเสื่อมราคา) มีสัดส่วน 10-15% (ภาพที่ 4)

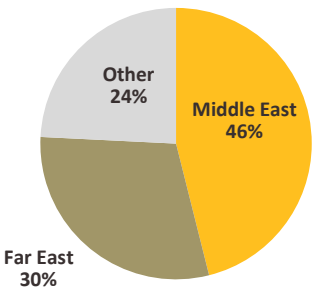
ราคาผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมถูกกำหนดโดยภาวะอุปสงค์และอุปทาน รวมถึงต้นทุนน้ำมันดิบด้วย อุปสงค์ของผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมขึ้นกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยประมาณ 70% ของผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมทั้งหมดถูกใช้เป็นเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง **ส่วนต่างราคาผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและน้ำมันดิบ** (Spread) **จึงถูกใช้เป็นเครื่องวัดความสามารถในการทำกำไรหรือมาร์จิ้นของแต่ละผลิตภัณฑ์**

Figure 4: Variable Cost Structure



Source: Compiled by Krungsri Research
Note: Other includes depreciation

Figure 5: Import of Crude Oil by Source (2023)



Source: EPPO

ความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจโรงกลั่นน้ำมัน จะพิจารณาจากค่าการกลั่นรวม (Gross Refinery Margins: GRM) คำนวณจากมูลค่ารวมของผลิตภัณฑ์ที่ได้จากกระบวนการกลั่นทั้งหมดหักลบด้วยต้นทุนรวมต่อการกลั่นน้ำมัน 1 บาร์เรล **โดยปัจจัยกำหนดค่าการกลั่นรวม** ประกอบด้วย ***(1) ราคาน้ำมันดิบ*** ซึ่งค่าการกลั่นจะเพิ่มขึ้นใน 2 กรณี คือ กรณีที่อุปสงค์ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมขยายตัวหนุนทั้งราคาผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและราคาน้ำมันดิบให้สูงขึ้น แต่ราคาผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมขยับขึ้นมากกว่าต้นทุนน้ำมันดิบ หรือกรณีที่อุปทานน้ำมันดิบเพิ่มขึ้นกดดันราคาน้ำมันดิบให้ลดลง โดยต้นทุนน้ำมันดิบปรับลดลงมากกว่าราคาผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ***(2) ราคาผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม*** ***(3) อัตราการใช้กำลังการผลิต*** *(Capacity utilization)* หากอัตราการใช้กำลังการผลิตสูง ค่าการกลั่นจะสูงตามไปด้วย ซึ่งโดยทั่วไปโรงกลั่นน้ำมันที่มีประสิทธิภาพสูงจะมีอัตราการใช้กำลังการผลิตสูงกว่า 80%[2/] ***(4) ความสามารถในการปรับเปลี่ยนผลิตภัณฑ์ให้มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น*** (จากการรวบรวมข้อมูลพบว่า NCI ของโรงกลั่นน้ำมันไทยอยู่ในระดับค่อนข้างสูง) (รูปที่ 4) และ ***(5) การจัดการด้านต้นทุนและแหล่งน้ำมันดิบ*** โดยโรงกลั่นที่ใช้น้ำมันดิบชนิดหนักมักมีค่าการกลั่นต่ำกว่าโรงกลั่นที่ใช้น้ำมันดิบชนิดเบา (โรงกลั่นที่ใช้น้ำมันดิบชนิดเบาจะได้ผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าสูงกว่า) ซึ่งการที่ไทยนำเข้าน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางสูงถึง 46% และเป็นน้ำมันชนิดหนัก ทำให้ในกระบวนการกลั่นน้ำมันจะได้ผลิตภัณฑ์หนักค่อนข้างมาก เช่น น้ำมันดีเซล และน้ำมันเตา (ภาพที่ 5)

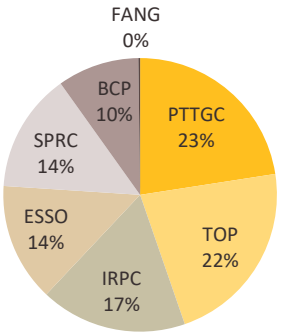
นอกจากนี้ ความสามารถในการทำกำไรของอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันแต่ละแห่งยังขึ้นกับปัจจัยเสริมดังต่อไปนี้ (1) การขยายธุรกิจครบวงจรจากต้นน้ำสู่ปลายน้ำรวมถึงธุรกิจเกี่ยวเนื่อง จะช่วยลดต้นทุนและทำให้การวางแผนการผลิตทำได้ดีขึ้น และ (2) ทำเลที่ตั้งของโรงกลั่นน้ำมัน โดยทำเลที่สะดวกหรือใกล้แหล่งทรัพยากรและตลาดจะช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งให้แก่ธุรกิจ

2/ โดยปกติโรงกลั่นน้ำมันจะเดินเครื่องผลิตตลอดเวลา เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการเปิดปิดเครื่องค่อนข้างสูง ยกเว้นช่วงปิดซ่อมบำรุงประจำปีหรือที่เรียกว่า Planned maintenance ซึ่งมักกินเวลาประมาณ 1-2 เดือน

ปัจจุบัน โรงกลั่นน้ำมันของไทยมีกำลังการกลั่นสูงเป็นอันดับสองของอาเซียนรองจากสิงคโปร์ มีกำลังการผลิตราว 1.242 ล้านบาร์เรลต่อวัน เป็นโรงกลั่นแบบ Complex ทั้งหมด มีจำนวนผู้ประกอบการ 7 ราย ได้แก่ PTT Global Chemical (PTTGC), ThaiOil (TOP), IRPC Public Company Limited (IRPC), ESSO[3/], Star Petroleum Refining Public Company (SPRC), Bangchak Petroleum (BCP) และ FANG โดยกลุ่มปตท. ถือเป็นกลุ่มทุนใหญ่ที่สุดในอุตสาหกรรมเนื่องจาก PTT เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ใน PTTGC, TOP และ IRPC (ภาพที่ 6)

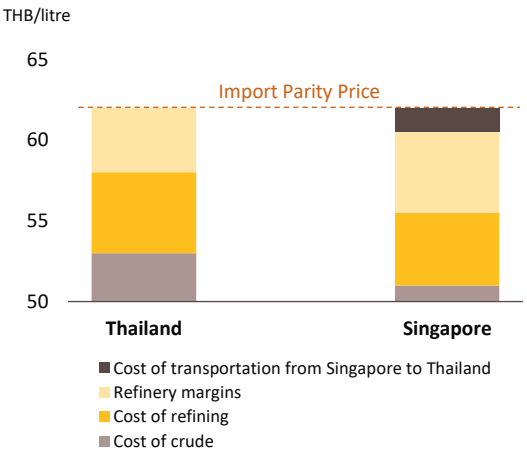
ราคาหน้าโรงกลั่น (Ex-refinery prices) ของน้ำมันที่ได้จากโรงกลั่นน้ำมันในไทยจะอ้างอิงตามราคาตลาดสิงคโปร์ (SIMEX) ที่เรียกว่า Mean of Platts Singapore (MOPS) และใช้หลักการ Import Price Parity ในการกำหนดเพดานราคาหน้าโรงกลั่น โดยคำนวณจากราคาที่ตลาดสิงคโปร์ (FOB) รวมค่าขนส่ง ซึ่งจากกลไกการกำหนดราคาแสดงให้เห็นว่าค่าการกลั่นในตลาดสิงคโปร์มีผลต่อค่าการกลั่นของโรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทยค่อนข้างมาก (ภาพที่ 7)

Figure 6: Thai Refinery Capacity (2024)



Source: EPPO

Figure 7: Import Price Parity (2017)



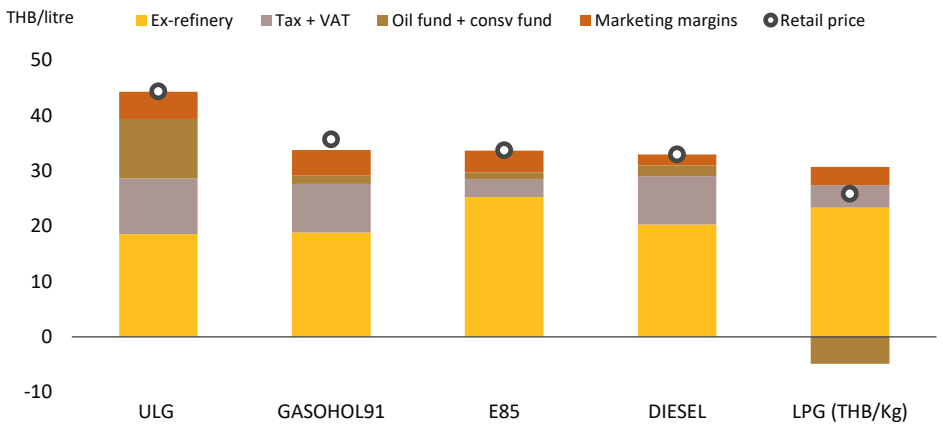
Source: Krungsri Research

3/ ปี 2566 บางจากซื้อหุ้น ESSO 65.99% จาก ExxonMobil และจะทำคำเสนอซื้อหุ้นส่วนที่เหลือทั้งหมด คาดทำธุรกรรมแล้วเสร็จภายในปี 2567

การกำหนดราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปในไทยไม่เพียงขึ้นกับต้นทุนน้ำมันดิบ ค่าการกลั่น ต้นทุนการกลั่น และค่าการตลาด (มาร์จิ้นของผู้ค้าน้ำมัน) เท่านั้น ภาครัฐของไทยยังมีบทบาทสำคัญในการกำหนดทิศทางราคาผ่านการเรียกเก็บภาษีและเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้ค้าน้ำมัน (ภาพที่ 8) ซึ่งเงินกองทุนดังกล่าวจะถูกนำมาใช้เพื่อลดความผันผวนของราคาน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศยามที่ราคาน้ำมันในตลาดโลกผันผวน นอกจากนี้ยังใช้เป็นกลไกสนับสนุนการใช้น้ำมันบางประเภทตามนโยบายรัฐ อาทิ น้ำมันE20 และ B7

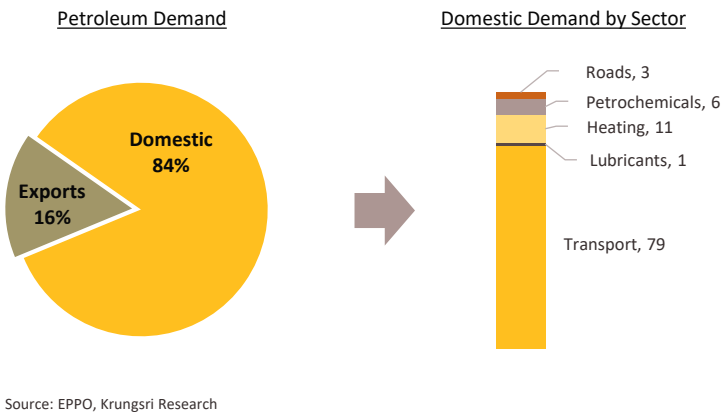
น้ำมันสำเร็จรูปประมาณ 84% ของผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปทั้งหมดถูกใช้เพื่อการบริโภคภายในประเทศ ในจำนวนนี้ 79% ถูกใช้เป็นเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง (เช่น น้ำมันเบนซิน น้ำมันก๊าด และน้ำมันดีเซล) 11% ใช้เป็นเชื้อเพลิงในภาคอุตสาหกรรมและการผลิตไฟฟ้า (เช่น น้ำมันดีเซล และน้ำมันเตา) 6% ใช้ในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี (เช่น LPG และแนฟทา) และ 3% เป็นยางมะตอยใช้ในการก่อสร้างถนน **ส่วนการส่งออกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมมีสัดส่วน 16%** โดยตลาดส่งออกหลัก ได้แก่ อาเซียน (ประมาณ 75% ของมูลค่าส่งออกน้ำมันสำเร็จรูป) และเอเชียตะวันออก (ภาพที่ 9)

Figure 8: Thailand's Price Structure



Source: EPPO, Krungsri Research (as of Nov 4, 2024)

Figure 9: Thailand Petroleum Market (2023)



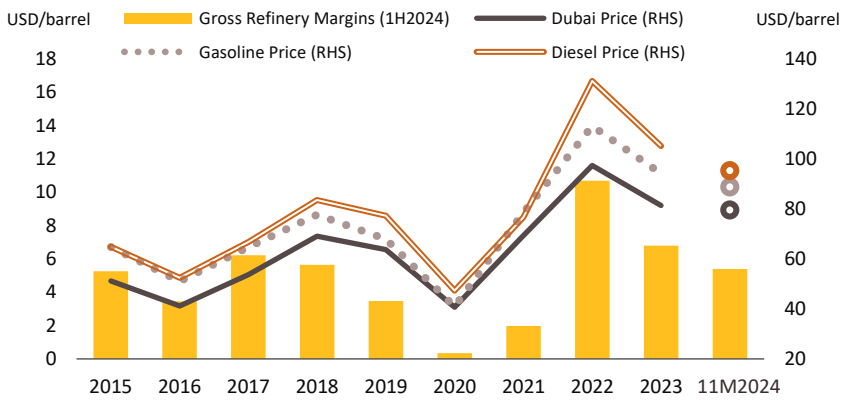
Source: EPPO, Krungsri Research

สถานการณ์ที่ผ่านมา

ปี 2566 ธุรกิจโรงกลั่นน้ำมันได้รับแรงกดดันจากภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัวตามวัฏจักร (Cyclical slowdown) **กดดันค่าการกลั่นปรับลดลง** โดยหลายประเทศทยอยปรับขึ้นดอกเบี้ยนโยบายต่อเนื่องเพื่อควบคุมอัตราเงินเฟ้อโลกที่ทรงตัวระดับสูงเฉลี่ย 6.8% ประกอบกับจีนซึ่งเป็นผู้บริโภคน้ำมันรายใหญ่อันดับสองของโลก (สัดส่วน 16% ของการบริโภคน้ำมันทั่วโลก) เผชิญภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว และมีปัญหาเชิงโครงสร้าง (Structural challenges) โดยเฉพาะในภาคอสังหาริมทรัพย์ ปัจจัยข้างต้นลดทอนความต้องการบริโภคน้ำมันโดยรวม อย่างไรก็ตาม การปรับลดกำลังการผลิตน้ำมันของกลุ่ม OPEC+ รวมถึงความตึงเครียดในตะวันออกกลาง และสงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครนที่ยืดเยื้อ ช่วยพยุงให้ราคาน้ำมันดิบโลกทรงตัวในระดับสูงต่อเนื่อง **สะท้อนจากราคาน้ำมันดิบดูไบอยู่ที่ระดับเฉลี่ย 81.5 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล (-16.4% จากปี 2565)** ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยปี 2558-2562 ซึ่งอยู่ที่ 55.8 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ถึง 46.1% ขณะที่ค่าการกลั่น (ตลาดสิงคโปร์) อยู่ที่ระดับเฉลี่ย 6.8 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล สูงกว่าระดับเฉลี่ย 3-5 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลในช่วงก่อนเกิดวิกฤติ COVID-19 (ภาพที่ 10)

ช่วง 10 เดือนแรกของปี 2567 ราคาน้ำมันดิบดูไบปรับลดสู่ระดับเฉลี่ย 80.5 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล หรือลดลง -1.5% YoY ผลจากอุปสงค์น้ำมันดิบโลกยังไม่ฟื้นตัวหลังเศรษฐกิจโลกมีทิศทางเติบโตช้า โดยสหรัฐฯ กระตุ้นเศรษฐกิจผ่านการปรับลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายลงสู่ระดับ 4.25-4.5% จาก 5.25-5.5% ในช่วงต้นปี ขณะที่จีนเผชิญภาวะเศรษฐกิจอ่อนแอ โดย IMF คาดว่าจะเติบโตเพียง 4.8% ต่ำกว่าช่วงก่อนวิกฤติ COVID-19 (ระหว่างปี 2553-2562) ที่เฉลี่ย 7.7% และวิกฤติภาคอสังหาริมทรัพย์ยังคงอยู่ และมีการใช้รถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น รวมถึงทยอยปรับเปลี่ยนมาใช้รถบรรทุกเชื้อเพลิง LNG แทนรถบรรทุกที่ใช้ดีเซล ส่งผลให้กลุ่ม OPEC ปรับลดคาดการณ์อุปสงค์น้ำมันดิบโลกปี 2567 ลงมาอยู่ที่ 103.8 ล้านบาร์เรลต่อวัน (ลดลงจากคาดการณ์เดือนมกราคม 2567 ที่ 104.36 ล้านบาร์เรลต่อวัน) อย่างไรก็ตาม ปัจจัยที่ช่วยพยุงราคาน้ำมันไม่ให้ปรับลดลงมาก ได้แก่ ความขัดแย้งเชิงภูมิรัฐศาสตร์ที่ตึงเครียดขึ้นเป็นระยะโดยเฉพาะในตะวันออกกลาง เพิ่มความกังวลด้านผลกระทบต่ออุปทานน้ำมันดิบ การปรับลดกำลังการผลิตในลิเบีย และประเทศในกลุ่ม OPEC+ ยังคงควบคุมปริมาณการผลิตน้ำมันให้อยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด

Figure 10: Singapore Petroleum Prices, Dubai Prices, and Gross Refinery Margins



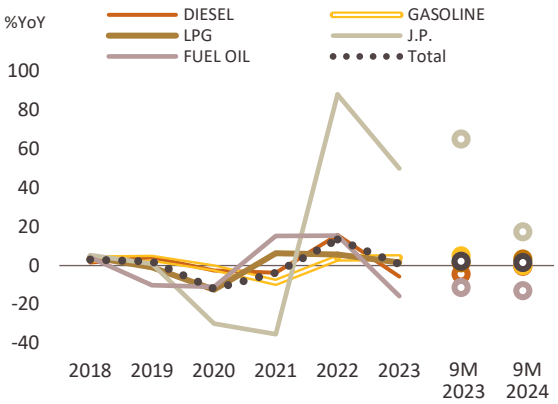
Source: Bloomberg

ช่วงที่เหลือของปี คาดว่าความต้องการใช้น้ำมันดิบโลกจะขยับขึ้นเล็กน้อย จากการเข้าสู่ช่วงฤดูหนาวและเทศกาลปลายปี ซึ่งจะมีความต้องการเดินทางท่องเที่ยวมากขึ้น ทำให้คาดว่าราคาน้ำมันดิบดูไบเฉลี่ยทั้งปี 2567 จะอยู่ที่ระดับ 80 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล

ค่าการกลั่นรวมที่ตลาดสิงคโปร์ (9 เดือนแรกปี 2567) เฉลี่ยที่ 4.8 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ลดลงจาก 7.2 ดอลลาร์สหรัฐในช่วงเดียวกันปี 2566 สอดคล้องกับราคาน้ำมันสำเร็จรูป (ตลาดสิงคโปร์) ที่ปรับลดตามอุปสงค์ที่อ่อนแอโดยเฉพาะน้ำมันดีเซลซึ่งใช้ในภาคอุตสาหกรรมเป็นหลัก สะท้อนจากช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 ราคาน้ำมันดีเซลที่ตลาดสิงคโปร์ลดลง -7.1% YoY (เฉลี่ย 97.4 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล) และราคาน้ำมันเบนซิน -3.8% YoY (เฉลี่ย 91.5 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล) ส่งผลให้มาร์จินปรับลดลงตาม โดยเฉพาะน้ำมันดีเซล ผู้ประกอบการในเอเชียจึงปรับกลยุทธ์การผลิตน้ำมันสำเร็จรูปเพื่อให้สอดคล้องกับอุปสงค์ อาทิ Sinopec (โรงกลั่นน้ำมันที่รัฐบาลจีนเป็นเจ้าของ) ปรับลดการผลิตน้ำมันดีเซลในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2567 ลง -24.9% YoY ขณะที่เพิ่มการผลิตน้ำมันอากาศยานถึง 51.0% YoY ในช่วงเวลาเดียวกัน เพื่อรองรับอุปสงค์ที่เติบโตต่อเนื่องของภาคท่องเที่ยว (ที่มา: OPEC Monthly Oil Report 2024)

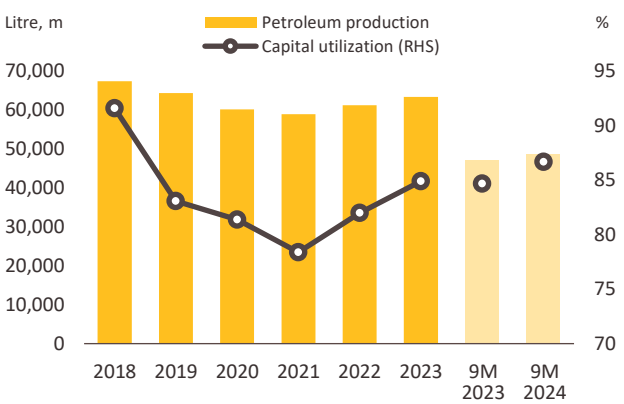
ช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 โรงกลั่นน้ำมันของไทยได้อานิสงส์จากความต้องการใช้น้ำมันสำเร็จรูปที่เพิ่มขึ้น 1.5% YoY จากความต้องการน้ำมันในภาคขนส่ง ผลจากการเติบโตต่อเนื่องของภาคท่องเที่ยวโดยเฉพาะการเดินทางทางอากาศ สะท้อนจากการใช้LPG ในภาคขนส่งเพิ่มขึ้น 7.7% YoY และน้ำมันอากาศยาน +17.3% YoY อย่างไรก็ตาม ภาคการผลิตที่ชะลอตัวตามภาคส่งออก (ในช่วง 9 เดือนแรกของปีการส่งออกขยายตัวเพียง 3.9% YoY) ทำให้ความต้องการใช้น้ำมันในภาคอุตสาหกรรมลดลงต่อเนื่อง โดยน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตาลดลง -0.5% YoY และ -13.0% YoY ตามลำดับ (ภาพที่ 11) สำหรับช่วงที่เหลือของปีซึ่งเป็นช่วงเทศกาลปลายปี จะหนุนความต้องการใช้น้ำมันสำเร็จรูปในกลุ่ม Middle Distillate เพิ่มขึ้น **ส่งผลให้ความต้องการใช้น้ำมันสำเร็จรูปโดยรวมทั้งปี 2567 เพิ่มขึ้นเฉลี่ย** 1.5-1.7% YoY ขณะที่อัตราการใช้กำลังการผลิตของโรงกลั่นน้ำมันปรับสูงขึ้นเหนือระดับก่อนวิกฤติ COVID-19 (ปี 2562) (ภาพที่ 12)

Figure 11: Domestic Sales



Source: EPPO

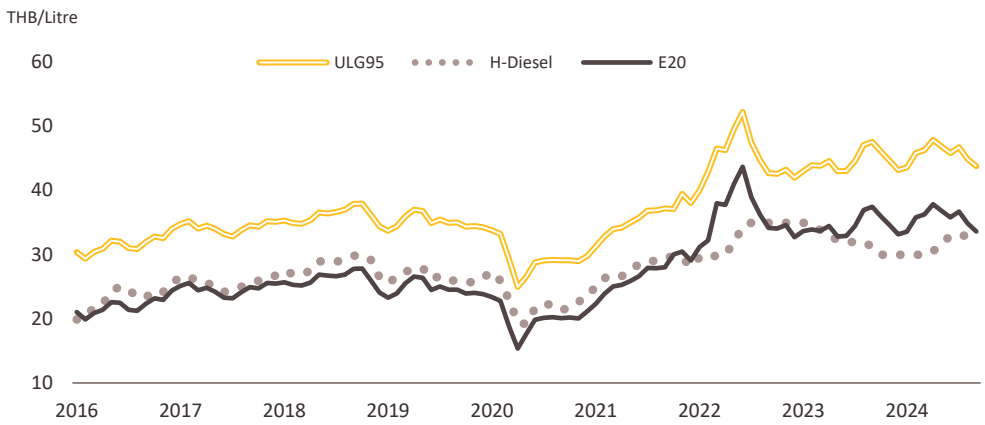
Figure 12: Production and Utilization Rate



Source: EPPO

ค่าการกลั่นรวม (Gross refinery margins) **ของไทยในปี 2567 มีทิศทางปรับลดลงจากปี** 2566 ผลจากราคาน้ำมันดิบทรงตัวสูงต่อเนื่องท่ามกลางอุปสงค์น้ำมันสำเร็จรูปที่เพิ่มขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยช่วง 9 เดือนแรกของปี ค่าการกลั่นอยู่ที่ระดับเฉลี่ย 5.2 ดอลลาร์สหรัฐ/บาร์เรล สอดคล้องกับค่าการกลั่นในตลาดสิงคโปร์ซึ่งเฉลี่ยที่ 4.8 ดอลลาร์สหรัฐ/บาร์เรลในช่วงเวลาเดียวกัน จาก 7.2 ดอลลาร์สหรัฐในช่วงเดียวกันปีก่อน ทั้งนี้ คาดว่าในช่วงไตรมาส 4 ค่าการกลั่นจะขยับขึ้นเล็กน้อยเนื่องจากเข้าสู่ช่วง High season ทำให้ความต้องการใช้น้ำมันสำเร็จรูปปรับสูงขึ้น ขณะที่อุปทานน้ำมันจะถูกกดดันจากการลดการส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปของจีน ทำให้ราคาน้ำมันสำเร็จรูปหลายประเภทในตลาดสิงคโปร์ปรับตัวเพิ่มขึ้น (ภาพที่ 13) ส่งผลให้ค่าการกลั่นของไทยจะขยับขึ้นเล็กน้อย **โดยทั้งปี 2567 คาดว่าจะอยู่ที่ระดับเฉลี่ย** 5.0-6.0 **ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล จาก** 7.1 **ดอลลาร์สหรัฐปี** 2566

Figure 13: Domestic Prices



Source: EPPO

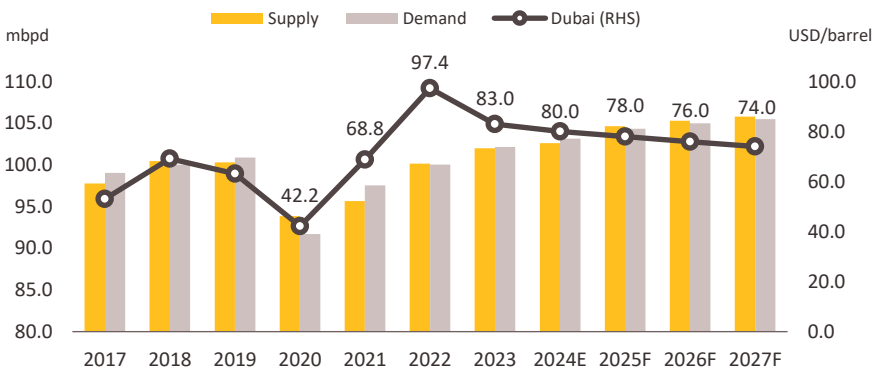
วิจัยกรุงศรีได้ประเมินเครื่องชี้ภาวะอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันของไทยที่สำคัญในปี 2567 ดังนี้

- **ราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่นปรับลดต่อเนื่องโดยเฉพาะดีเซล (-2.2% จากปี 2566)** ขณะที่ต้นทุนราคาน้ำมันดิบดูไบลดลงในอัตราที่น้อยกว่า (-1.8% YoY) ทำให้ส่วนต่างราคาลดลงสู่ระดับ 5.4 บาทต่อลิตร จาก 6.2 บาทต่อลิตรในปี 2566 ด้านส่วนต่างราคาน้ำมันเบนซินหน้าโรงกลั่นและน้ำมันดิบดูไบอยู่ที่ 4.2 บาทต่อลิตร ลดลงจาก 4.5 บาทต่อลิตรปี 2566
- **ราคาน้ำมันดีเซลขายปลีกลดลง -4.0% จากปี 2566** เฉลี่ยที่ 31.6 บาทต่อลิตร ผลจากภาครัฐดำเนินนโยบายตรึงราคาดีเซลไม่ให้เกิน 30 บาทต่อลิตรในช่วงไตรมาสแรกของปี และมีมติคงราคาที่ 33 บาทต่อลิตรจนถึงสิ้นปี ขณะที่ราคาน้ำมันเบนซินเพิ่มขึ้น 2.4% โดยเฉลี่ยที่ 45.7 บาทต่อลิตร
- **การบริโภคน้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้น 1.7% จากปี 2566** ตามการฟื้นตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะภาคขนส่ง จำแนกได้ ดังนี้ (1) ปริมาณการใช้น้ำมัน Jet เร่งขึ้นที่ 17.0% เทียบกับ 9.6% ปี 2566 จากการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มขึ้นตามการเติบโตของภาคท่องเที่ยว (2) การใช้น้ำมันเบนซินเพิ่มขึ้นเล็กน้อย 0.5% จากปี 2566 จากการเดินทางเพื่อทำกิจกรรมต่างๆ ที่กลับสู่ระดับปกติ อย่างไรก็ตาม ความต้องการใช้น้ำมันเบนซินถูกจำกัดจากกำลังซื้อผู้บริโภคบางกลุ่มยังคงอ่อนแอ และกระแสการใช้รถยนต์ไฟฟ้าที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว (ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไฟฟ้า (HEV BEV และ PHEV เติบโต 25.2% ในปี 2567) (3) การบริโภค LPG เติบโต 3.0% จากความต้องการใช้ในอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและภาคขนส่ง (สัดส่วนรวมกัน 25.9% ของการใช้ LPG ทั้งหมด) และ (4) การใช้น้ำมันดีเซลและน้ำมันเตาลดลง -0.5% และ -13.0% ตามลำดับ ผลจากภาคส่งออกที่ชบเซา ลดทอนความต้องการใช้น้ำมันของภาคอุตสาหกรรม
- **การส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้น 6.0% จากปี 2566** จากการส่งออกน้ำมันเตาและน้ำมันเบนซินที่เพิ่มขึ้นถึง 20.0% และ 9.0% ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม การส่งออกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่นๆ อาทิ น้ำมันดีเซลและ LPG หดตัว -1.5% และ -6.0% ตามลำดับ
- **การผลิตน้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สอดคล้องกับความต้องการบริโภคน้ำมัน** โดยการผลิตน้ำมันโดยรวมขยายตัว 3.4% จากปี 2566 ผลจากการเพิ่มขึ้นของน้ำมันเบนซิน (+1.2%) และน้ำมัน Jet (+19.0%) ขณะที่น้ำมันดีเซลหดตัว -0.6% ด้านอัตราการใช้กำลังการผลิตเพิ่มขึ้นสู่ระดับ 87% ใกล้เคียงระดับก่อนแพร่ระบาดของ COVID-19

แนวโน้มอุตสาหกรรม

วิจัยกรุงศรีประเมินราคาน้ำมันดิบดูไบปี 2568-2570 จะเฉลี่ยในช่วง 70-80 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล โดย EIA ประเมินว่าความต้องการใช้น้ำมันปี 2568 จะเพิ่มขึ้น 1.3 ล้านบาร์เรลต่อวัน สู่ระดับ 104.3 ล้านบาร์เรลต่อวัน ผลจากทิศทางเศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป (IMF คาดเศรษฐกิจโลกจะเติบโตในช่วง 3.2-3.3%) โดยการปรับลดดอกเบี้ยต่อเนื่องของสหรัฐฯ และยุโรปจะช่วยกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ขณะที่จีนจะใช้นโยบายการเงินแบบผ่อนคลายในระดับปานกลางเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจเพิ่มเติม เป็นปัจจัยหนุนความต้องการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม การกีดกันทางการค้าระหว่างจีน-สหรัฐฯ และประเทศพันธมิตรที่มีแนวโน้มตึงเครียดขึ้นจะกดดันภาคการผลิตและส่งออก ส่งผลให้ความต้องการใช้น้ำมันของจีนถูกจำกัดระดับหนึ่ง สำหรับความต้องการใช้น้ำมันปี 2569 และ 2570 การเติบโตต่อเนื่องของรถยนต์ไฟฟ้า (EVs) และการหันมาใช้พลังงานสะอาดแทนพลังงานจากเชื้อเพลิงฟอสซิลมากขึ้นจะลดความต้องการใช้น้ำมันในภาคขนส่งลง ด้านอุปทานน้ำมันมีแนวโน้มปรับสูงขึ้นจากกลุ่ม OPEC+ ซึ่งมีแผนเพิ่มกำลังการผลิตในช่วงปลายไตรมาสแรกของปี 2568 ที่ระดับ 138,000 บาร์เรลต่อวัน จนถึงเดือนกันยายน 2569 (ลดลงจากแผนเดิม 180,000 บาร์เรลต่อวัน) ส่งผลให้ปริมาณการผลิตน้ำมันปี 2568 จะอยู่ที่ 104.2 ล้านบาร์เรลต่อวัน และปรับสูงขึ้นอีกไม่มากนักในปี 2569 และ 2570 เพื่อควบคุมอุปทานน้ำมันให้สอดคล้องกับอุปสงค์ อย่างไรก็ตาม การเพิ่มขึ้นของปริมาณการผลิตน้ำมันจากประเทศในกลุ่ม Non-OPEC จะทำให้อุปทานน้ำมันในตลาดโลกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่าการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ **ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบดูไบจะอยู่ที่ระดับเฉลี่ย 76 และ 74 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลในปี 2569 และ 2570 ตามลำดับ ลดลงเล็กน้อยจากระดับ 78 ดอลลาร์สหรัฐปี 2568** (ภาพที่ 14)

Figure 14: Dubai Oil Price Forecast

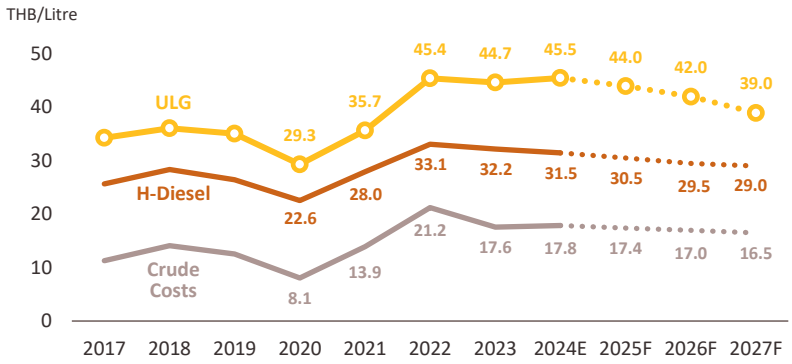


Source: EIA, forecast by Krungsri Research

ราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดสิงคโปร์มีแนวโน้มปรับลดลงตามราคาน้ำมันดิบโลก ประกอบกับอุปทานมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากการขยายกำลังการผลิตในภูมิภาคเอเชียโดยเฉพาะจีน อินเดียและตะวันออกกลาง โดยเฉพาะปี 2569 คาดว่าจะมีกำลังการผลิตใหม่เพิ่มขึ้นมากกว่า 1.5 ล้านบาร์เรลต่อวัน ขณะที่อุปสงค์น้ำมันมีแนวโน้มทยอยฟื้นตัวตามภาวะเศรษฐกิจและภาคท่องเที่ยว (IMF ประเมินเศรษฐกิจประเทศกำลังพัฒนาในเอเชีย (Emerging and Developing Asian Countries) จะเติบโตในช่วง 4.5% ถึง 5.0% ในช่วงปี 2568-2570) ทำให้ราคาน้ำมันสำเร็จรูปจะไม่ปรับลดลงมากนัก โดยส่วนต่างราคาน้ำมันสำเร็จรูปและน้ำมันดิบดูไบจะกลับเข้าสู่ระดับใกล้เคียงก่อนวิกฤติ COVID-19 **ส่งผลให้ค่ากำรกลั่น ณ ตลาดสิงคโปร์จะเฉลี่ยในช่วง 5.5-6.0 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลในช่วง 3 ปีข้างหน้า** ใกล้เคียงค่าเฉลี่ย 5.0-5.5 ดอลลาร์สหรัฐในช่วงก่อนเกิดวิกฤติ COVID-19 (ปี 2555-2562)

ราคาน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศมีแนวโน้มขยับในทิศทางเดียวกันกับราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก โดยคาดว่าราคาน้ำมันเบนซินจะเฉลี่ยในช่วง 39.0-44.0 บาทต่อลิตร ขณะที่ราคาน้ำมันดีเซลจะเฉลี่ยที่ 29.0-30.5 บาทต่อลิตร ด้านส่วนต่างราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่นกับน้ำมันดิบดูไบจะทรงตัวที่ระดับประมาณ 3.5-4.5 บาทต่อลิตร (ภาพที่ 15)

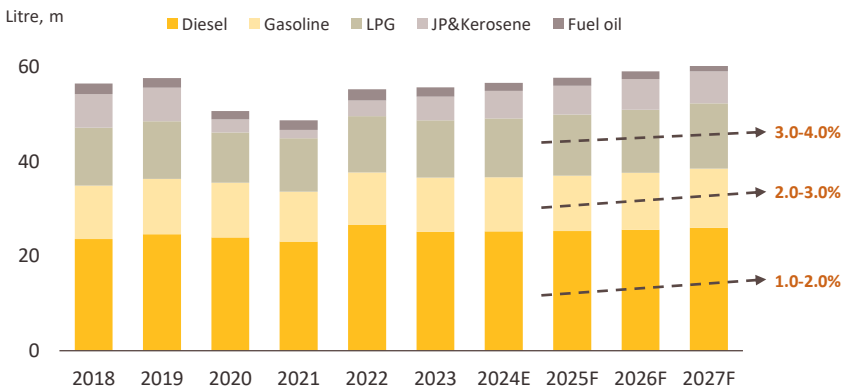
Figure 15: Domestic Petroleum Price Forecast



Source: EPPO, forecast by Krungsri Research

อุปสงค์น้ำมันสำเร็จรูปในประเทศมีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ย 2.0-2.5% **ต่อปี** ผลจาก (1) **การเติบโตอย่างค่อยเป็นค่อยไปของเศรษฐกิจไทยที่ระดับ** 2.5-3.0% **ต่อปี** นำโดยการฟื้นตัวของภาคท่องเที่ยว ซึ่งจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติจะกลับสู่ระดับใกล้เคียงก่อนเกิด COVID-19 ภายในปี 2568 หนุนความต้องการใช้น้ำมันในภาคขนส่งซึ่งรวมถึงน้ำมันอากาศยานให้ปรับสูงขึ้น (2) **การขยายตัวต่อเนื่องของธุรกิจ** E-commerce (คาดจะเติบโตเฉลี่ย 10-15% ต่อปี) ช่วยสนับสนุนความต้องการใช้น้ำมันในการขนส่งสินค้ามากขึ้น และ (3) **ความเชื่อมโยงของภาคการค้าและการลงทุนในอาเซียน** จะส่งเสริมการใช้รถเพื่อการพาณิชย์ที่ใช้น้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม การใช้รถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่องและการฟื้นตัวอย่างช้าๆ ของภาคอุตสาหกรรมจะเป็นข้อจำกัดความต้องการใช้น้ำมันสำเร็จรูปในประเทศ**ปัจจัยข้างต้นทำให้คาดว่าปี** 2568-2570 **ความต้องการใช้น้ำมันดีเซลและน้ำมันเบนซินจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ย** 1.0-2.0% **ต่อปี และ** 2.0-3.0% **ต่อปีตามลำดับ ขณะที่การใช้น้ำมัน** Jet **จะเติบโตเฉลี่ย** 5.0-10.0% **ต่อปี** (ภาพที่ 16)

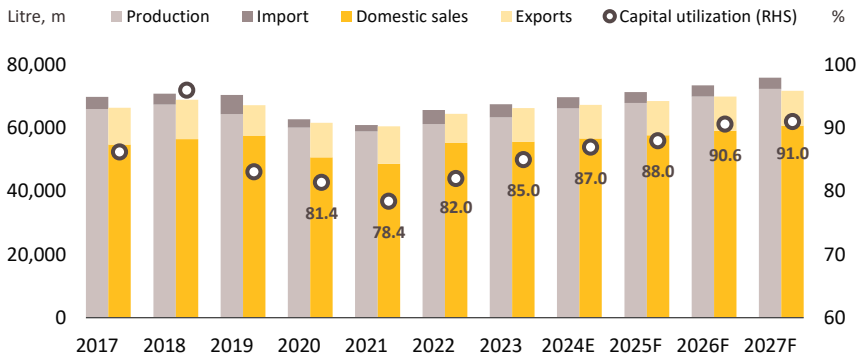
Figure 16: Domestic Petroleum Demand



Source: EPPO, forecast by Krungsri Research

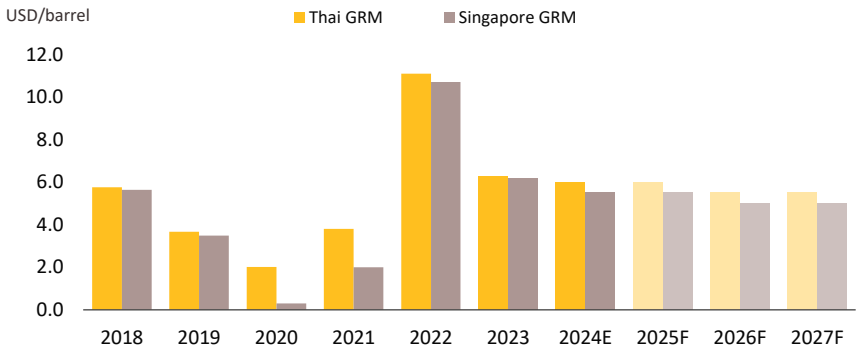
ความต้องการบริโภคน้ำมันที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่องจะหนุนการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้นในอัตรา 2.5-3.5% ต่อปี ส่งผลให้อัตราการใช้กำลังการผลิตของโรงกลั่นน้ำมันเพิ่มขึ้นสู่ระดับ 88-91% จาก 87% ปี 2567 **และหนุนให้ค่าการกลั่นน้ำมันเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 5.5-6.0 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล** ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ย 5.0-5.5 ดอลลาร์สหรัฐในช่วงก่อนเกิด COVID-19 (ปี 2555-2562) (ภาพที่ 17 และ 18)

Figure 17: Production and Utilization Rate



Source: EPPO, forecast by Krungsri Research

Figure 18: Industry Refinery Margins



Source: EPPO, Biznews, forecast by Krungsri Research

ทั้งนี้ เพื่อตอบสนองความต้องการใช้น้ำมันที่จะเพิ่มขึ้นในระยะต่อไป รวมถึงการเพิ่มโอกาสทางการตลาด ผู้ประกอบการบางรายมีแผนขยายกำลังการกลั่นน้ำมันเพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นให้กลั่นน้ำมันดิบได้หลากหลายชนิดมากขึ้น ซึ่งจะก่อให้เกิดการประหยัดด้านขนาด (Economies of scale) และช่วยลดต้นทุนการผลิต รวมถึงการพัฒนาโครงการพลังงานสะอาด (Clean energy) อาทิ การเพิ่มมูลค่าแก่ผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าต่ำ (เช่น น้ำมันเตา) ให้เป็นผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและมีมูลค่าสูงกว่า (เช่น น้ำมันดีเซลมาตรฐานยูโร 5 และน้ำมันอากาศยานกำมะถันต่ำ) การใช้กรีนไฮโดรเจนในการลดกำมะถันของน้ำมันดีเซล และการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพ (SAF-Sustainable Aviation Fuel) ซึ่งภายใต้ Oil Plan และ AEDP ฉบับใหม่จะกำหนดให้เพิ่มการใช้ SAF ในเครื่องบินที่สัดส่วน 1% ภายในปี 2570 เพื่อตอบรับกระแสการลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และเป็นไปในทางเดียวกับโรงกลั่นน้ำมันในหลายประเทศทั่วโลก

ในระยะต่อไป การให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนผ่านจากพลังงานฟอสซิลสู่พลังงานสะอาด ทำให้โรงกลั่นน้ำมันทั่วโลกมีความเสี่ยงที่จะปิดตัวลงตามอุปสงค์น้ำมันที่ลดลง โดย Wood Mackenzie ประเมินว่าจะมีโรงกลั่นน้ำมัน 121 แห่งจาก 465 แห่งทั่วโลก (กำลังการกลั่นรวม 21.6% ของกำลังการกลั่นน้ำมันทั่วโลกในปี 2566) อาจต้องปิดตัวลงภายในปี 2573 โดยเฉพาะในยุโรป ซึ่งคาดว่าความต้องการเชื้อเพลิงสำหรับภาคขนส่งจะเริ่มลดลงตั้งแต่ปี 2568 และจีนจะมีอุปสงค์น้ำมันสูงสุดในปี 2570 ก่อนทยอยลดลง ผลจากการหันไปใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้า ดังนั้น ธุรกิจโรงกลั่นน้ำมันของไทยจึงจำเป็นต้องปรับตัวเพื่อรับความท้าทายจากความผันผวนของราคาน้ำมันในตลาดโลก กฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมที่จะเข้มข้นขึ้น รวมถึงภาระต้นทุนจากการปฏิบัติตามเกณฑ์ต่างๆ ปัจจัยข้างต้นจะกดดันผลประกอบการของธุรกิจ

วิจัยกรุงศรี

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ

ผู้บริหารสายงานวิจัยและหัวหน้าทีมวิจัยเศรษฐกิจ

ทีมวิจัยเศรษฐกิจ

สุจิต ชัยวิชญชาติ

ผู้บริหารทีมวิจัยเศรษฐกิจมหภาค

วนิชา ดิเรกอุดมศักดิ์

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส

จุไรลักษณ์ พลศรี

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส (พยากรณ์ตัวเลขเศรษฐกิจ)

ทรรศิน กลิ่นถนอม

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส

กฤตพร ศิริใจชิงกุล

นักเศรษฐศาสตร์

ศุภสิน อิทธิพัทธ์วงศ์

นักเศรษฐศาสตร์

ทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ

รักษาการผู้บริหารทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ณธัญอร รัตนาธรรมวัฒน์

นักวิจัยอาวุโส

นฤชยา สาตแฟง

นักวิจัย

ปริญญา มิ่งสกุล

นักวิจัย

ชณัฐฐา ธาระรส

นักวิจัย

ทีมบริหารระบบข้อมูลวิจัย

ธมณ เสริญสุขสกุล

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล

เชิดศักดิ์ ศรีชัยตัน

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล

วงศกร แก้วอุดทัง

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล

ทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ธเนศ มหัทธนาลัย

ผู้บริหารทีมวิจัยอุตสาหกรรม

พูลสุข นิลกิจศรานนท์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Healthcare, Mobile Operators)

ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี

นักวิเคราะห์อาวุโส (Transport & Logistics)

เทียร เทียมศักดิ์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Energy, Petrochemicals)

ชัยวัช โชวเจริญสุข

นักวิเคราะห์อาวุโส (Agriculture)

นรินทร์ ตันไพบูลย์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Power Generation, Modern Trade, Chemicals, Medical Devices)

พุทธชาด ลุนคำ

นักวิเคราะห์อาวุโส (Construction Contractors, Construction Materials, Hotels, Industrial Estate)

พัชรา กลิ่นชวนชื่น

นักวิเคราะห์อาวุโส (Real Estate)

ประพันธ์ ลีน้อย

นักวิเคราะห์ (ESG)

ศุภวัฒน์ โชคสวัสดิ์ไพศาล

นักวิเคราะห์ (Automobile, Electronics & Electrical Appliances)

รพีภูมิ ลาภมาก

นักวิเคราะห์ (Agriculture, Food & Beverages)