

แนวโน้มธุรกิจเอทานอลเชื้อเพลิงไทย

Industry Analysis and Outlook

No.45 12 กันยายน 2568

Updated Edition

- ในปี 2568 รายได้ธุรกิจเอทานอลเชื้อเพลิงไทยมีทิศทางลดลงแรง จากราคาเอทานอลที่คาดว่าจะหดตัว 30.5% ตามราคาวัตถุดิบกากน้ำตาลและมันสำปะหลัง ในขณะที่ อุปสงค์เอทานอลมีแนวโน้มขยายตัวเพียง 0.1%
- สำหรับปี 2569 รายได้ธุรกิจเอทานอลเชื้อเพลิงคาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากฐานที่ต่ำ เพราะราคาเอทานอลมีทิศทางปรับตัวขึ้น 2.6% ตามราคากากน้ำตาล แม้อุปสงค์คาดว่าจะหดตัว 0.7% ตามความต้องการน้ำมันแก๊สโซฮอล์
- ทั้งนี้ แนวโน้มพฤติกรรมการใช้แก๊สโซฮอล์ของผู้บริโภคในปี 2568-2569 ยังคงใกล้เคียงกับหลายปีที่ผ่านมา โดยสัดส่วนการเลือกใช้ E10 อยู่ที่ราว 83% และการใช้ E20 อยู่ที่ 16% เพราะผู้บริโภคมีความกังวลในเรื่องปัญหาเครื่องยนต์ไม่รองรับ E20 และประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงที่อาจลดระยะทางวิ่ง



ณัฐนรี จิรปกา

นักวิจัย

natnaree.j@kasikornresearch.com



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 คือผู้ค้าน้ำมันที่มีปริมาณการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตั้งแต่ 100,000 ลิ้นต่อปีขึ้นไป และมีหน้าที่ต้องรายงานข้อมูลปริมาณน้ำมันที่เกี่ยวข้อง

บริการทุกระดับประทับใจ

ธุรกิจเอทานอลเชื้อเพลิงไทยถูกขับเคลื่อนโดยนโยบายภาครัฐ เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้า น้ำมันดิบ โดยในปัจจุบัน ภาครัฐสนับสนุนการใช้แก๊สโซฮอล์ ซึ่งเป็นน้ำมันเบนซินที่มีการผสมเอทานอล โดยเฉพาะแก๊สโซฮอล์ E20 ที่มีสัดส่วนการผสมเอทานอลราว 20% ด้วยการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในอัตราที่ต่ำกว่า E10 อยู่กว่า 37%¹ อีกทั้งยังยกเลิกการสนับสนุนเงินชดเชยให้แก่ E85

อย่างไรก็ตาม ยอดจำหน่าย E20 ในปัจจุบันยังต่ำกว่า E10 แม้รถยนต์ที่รองรับ E20 จะมีจำนวนมากกว่า รถยนต์ที่รองรับ E10 เพียงอย่างเดียว เนื่องจากการกระจายตัวไม่ทั่วถึงของปั๊มน้ำมันที่ให้บริการ E20 ประกอบกับความกังวลของผู้บริโภคเกี่ยวกับเครื่องยนต์ที่อาจไม่รองรับ E20 และการวิ่งที่ได้ระยะทางน้อยกว่า E10 ในปริมาณน้ำมันที่เท่ากัน

อุตสาหกรรมเอทานอลเชื้อเพลิงกำลังเผชิญกับภาวะกำลังการผลิตส่วนเกิน

ที่อยู่ราว 40% โดยตลาดแก๊สโซฮอล์ไทยในปัจจุบันยังไม่สามารถดูดซับกำลังการผลิตส่วนเกินดังกล่าวได้ ในขณะที่ การส่งออกเอทานอลเชื้อเพลิงยังมีข้อจำกัด เพราะต้องขออนุญาตเป็นรายกรณีจากกรมสรรพสามิตและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ การนำการผลิตส่วนเกินของเอทานอลเชื้อเพลิงไปผลิตเอทานอลสำหรับอุตสาหกรรมอาหารและเวชภัณฑ์ยังเป็นไปในขอบเขตจำกัด² เนื่องจากสัญญาอนุญาตกับกรมสรรพสามิตจำกัดให้ผลิตเฉพาะเอทานอลเกรดเชื้อเพลิงเท่านั้น

รายได้ธุรกิจเอทานอลเชื้อเพลิง

รายได้ธุรกิจเอทานอลเชื้อเพลิงปี 2568 มีแนวโน้มลดลงมากจากราคาเอทานอลที่จะหดตัว ในขณะที่ อุปสงค์จะขยายตัวเล็กน้อย ส่วนปี 2569 รายได้มีทิศทางฟื้นตัวจากราคาเอทานอลที่ปรับสูงขึ้นจากฐานที่ต่ำ แม้อุปสงค์คาดว่าจะลดลงตามความต้องการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ (รูปที่ 2)



อุปสงค์เอทานอลคาดว่าจะขยายตัว 0.1% ในปี 2568 และลดลง 0.7% ในปี 2569 (รูปที่ 3)

โดยอุปสงค์เอทานอลเชื้อเพลิงปรับตัวตาม 2 ปัจจัย ดังต่อไปนี้

¹ ที่มา: โครงสร้างราคาขายปลีกน้ำมันโดย EPPO ณ เดือนสิงหาคม ปี 2568

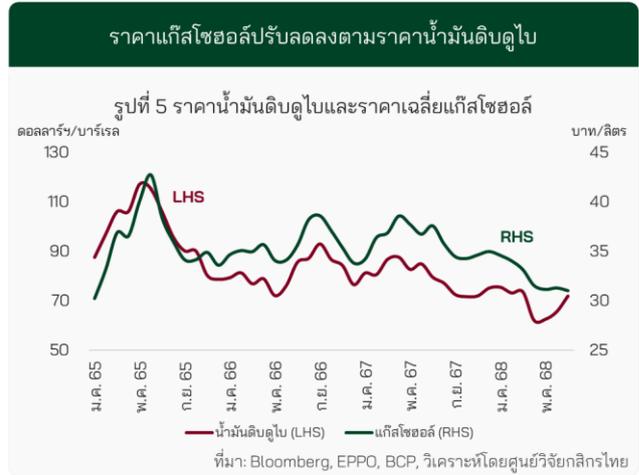
² ในช่วงการระบาดโควิด-19 ปี 2563-2566 กระทรวงพลังงานและกรมสรรพสามิต ผ่อนปรนชั่วคราวให้สามารถนำกำลังการผลิตส่วนเกินของเอทานอลเชื้อเพลิงไปผลิตแอลกอฮอล์ทำ

ความสะอาดมือได้

1. ความต้องการน้ำมันแก๊สโซฮอล์

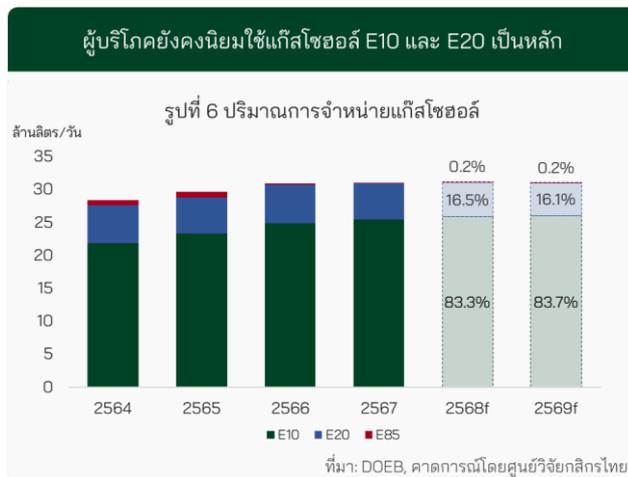
สำหรับปี 2568 อุปสงค์แก๊สโซฮอล์คาดว่าจะเพิ่มขึ้น 0.6% ตามความต้องการน้ำมันเบนซินที่มีทิศทางเพิ่มขึ้นในปีนี้ (รูปที่ 4) ประกอบกับราคาขายปลีกแก๊สโซฮอล์ในไทยที่มีแนวโน้มปรับตัวลดลงตามราคาน้ำมันดิบดูไบ (รูปที่ 5) ซึ่งจะหนุนความต้องการใช้แก๊สโซฮอล์

อย่างไรก็ดี ในปี 2569 อุปสงค์แก๊สโซฮอล์มีแนวโน้มลดลง 0.4% เพราะกำลังซื้อผู้บริโภคที่ได้รับแรงกดดันจากภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว และการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า (xEV)³ (รูปที่ 4)



2. พฤติกรรมของผู้บริโภคคาดว่าจะยังคงนิยมใช้แก๊สโซฮอล์ E10 และ E20 เป็นหลัก ที่ราว 83% และ 16% ตามลำดับ (รูปที่ 6)

โดยการคาดการณ์สัดส่วนของปริมาณการใช้แก๊สโซฮอล์ทั้ง 3 ประเภทในปี 2568-2569 มีอยู่ดังนี้



- I. E10: ผู้บริโภคส่วนใหญ่จะยังนิยมใช้ E10 (แก๊สโซฮอล์ 91/95⁴) เนื่องจากเป็นเชื้อเพลิงที่รถยนต์ที่ใช้น้ำมันเบนซินทุกประเภทรองรับได้ และมีความสะดวกในการใช้งาน เพราะมีจำหน่ายในทุกสถานีบริการน้ำมัน แม้ว่าภาครัฐจะมีแผนยกเลิกการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์ 91 ในปี

³ รถยนต์ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า (xEV) ได้แก่ HEV PHEV และ BEV โดย HEV และ PHEV จะลดการใช้้ำมันเบนซินได้ราว 10-50% ขึ้นอยู่กับลักษณะการขับขี่ ในขณะที่ BEV จะใช้ไฟฟ้าเป็นเชื้อเพลิงทั้งหมด

⁴ E10 ประกอบด้วยน้ำมัน 2 ชนิด คือ แก๊สโซฮอล์ 91 และ แก๊สโซฮอล์ 95 ซึ่งมีสัดส่วนประกอบของเอทานอล 10% ผสมกับน้ำมันเบนซิน 91 และ เบนซิน 95 ตามลำดับ

นี้ แต่คาดว่าอุปสงค์ของ E10 จะไม่ลดลง เนื่องจากผู้บริโภคมียุโรปเปลี่ยนไปใช้แก๊สโซฮอล์ 95 ซึ่งมีสัดส่วนเอทานอลเท่ากันแทน

- II. **E20: ในขณะที่เดียวกัน การใช้ E20 คาดว่าจะปรับตัวลงในปี 2568-2569** เพราะผู้บริโภคบางส่วนยังมีความกังวลว่าเครื่องยนต์อาจไม่รองรับการใช้น้ำมัน E20 อีกทั้งประสิทธิภาพการเผาไหม้ของ E20 ทำให้ระยะทางต่อปริมาณน้ำมันที่ใช้สั้นกว่า E10 โดยสัดส่วนการใช้ E20 ลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2566 ทั้งนี้ การใช้ E20 ในอนาคตอาจปรับตัวเพิ่ม หากภาครัฐสนับสนุนการใช้ น้ำมันดังกล่าว
- III. **E85: การใช้น้ำมัน E85 คาดว่าจะยังทรงตัวที่ 0.2%** เพราะความนิยมใช้ E85 ลดลงต่อเนื่องหลังภาครัฐยกเลิกการสนับสนุนเงินชดเชยในปี 2565 ซึ่งส่งผลให้การใช้น้ำมันชนิดนี้ลดลงกว่า 80% ในปี 2566 ก่อนจะทรงตัวอยู่ที่ราว 60,000 ลิตร/วัน ในช่วงครึ่งแรกของปี 2568

ราคาเอทานอลคาดว่าจะหดตัว 30.5% ในปี 2568 ก่อนปรับเพิ่มขึ้น 2.6% ในปี 2569 (รูปที่ 7)

สำหรับปี 2568 ราคาเอทานอลไทยมีแนวโน้มหดตัวแรง ตามการลดลงของราคากากน้ำตาล เพราะผลผลิตอ้อยที่เพิ่มขึ้นราว 12% ในปีการผลิต 2567/68 จากปรากฏการณ์ลานีญา⁵ ในขณะที่ ราคามันสำปะหลังก็หดตัวเช่นกัน แม้ว่าปริมาณผลผลิตจะลดลงก็ตาม เนื่องจากคุณภาพของมันสำปะหลังมีระดับต่ำจากปัญหาโรคใบด่าง โดยในช่วง 7 เดือนแรกของปีนี้ ราคากากน้ำตาลและราคามันสำปะหลังลดลง 10.2% และ 37.1% YoY ตามลำดับ

ในปี 2569 ราคาเอทานอลไทยมีทิศทางปรับตัวดีขึ้นจากฐานต่ำ เพราะราคากากน้ำตาลคาดว่าจะขยับขึ้นเล็กน้อยจากการผลิตน้ำตาลที่มีแนวโน้มชะลอลง อย่างไรก็ตาม ราคาคาเอทานอลยังได้รับแรงกดดันจากราคามันสำปะหลังที่อาจหดตัว ตามผลผลิตที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นราว 0.22% ในปี 2569⁶ เนื่องจากสภาพฝนที่เอื้อต่อการเจริญเติบโต และการใช้พันธุ์ที่ต้านทานโรคใบด่างมากขึ้น

ราคาเอทานอลคาดว่าจะลดลงแรงในปี 2568 ก่อนจะปรับตัวขึ้นจากฐานที่ต่ำในปี 2569

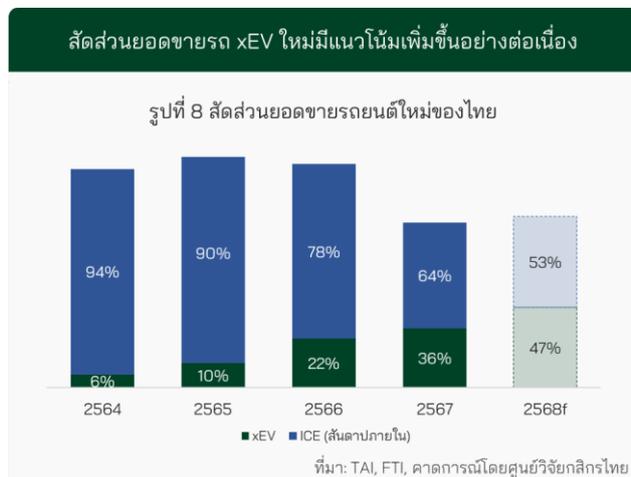


⁵ ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย

⁶ ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ณ เดือนมิถุนายน ปี 2568

ความเสี่ยงของตลาดเอทานอลเชื้อเพลิงในระยะกลางถึงยาว

- นโยบายการเลือกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ชนิดฐานของภาครัฐ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2567-2580 (Oil Plan 2024) ระบุว่าภาครัฐยังอยู่ระหว่างการพิจารณากำหนดน้ำมันแก๊สโซฮอล์ชนิดฐานว่าจะเป็น E10 (แก๊สโซฮอล์ 95) หรือ E20 ซึ่งหากเลือก E10 เป็นน้ำมันชนิดฐาน จะมีปริมาณการใช้เอทานอลในปี 2580 เพียง 1.55 ล้านลิตร/วัน แต่หากเลือก E20 ก็จะมีอุปสงค์เอทานอลอยู่ที่ 3.25 ล้านลิตร/วัน⁷
- การขยายตัวของจำนวนรถยนต์พลังงานทางเลือกกลุ่ม xEV โดยรถประเภทไฮบริดจะช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้ราว 10-50% ขึ้นอยู่กับลักษณะการขับขี่ ในขณะที่รถยนต์ไฟฟ้าล้วน (BEV) จะใช้ไฟฟ้าเป็นเชื้อเพลิงทั้งหมด ทำให้ความต้องการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีทิศทางลดลงในระยะยาว ทั้งนี้ สัดส่วนยอดขายรถ xEV ของไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยในปี 2568 ยอดขายรถ xEV ใหม่ คาดว่า จะมีสัดส่วนกว่า 47% ของยอดขายรถยนต์ใหม่ (รูปที่ 8)



⁷ ที่มา: (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2567-2580 (Oil Plan 2024)

ภาคผนวก: ภาพแสดงผู้ประกอบการในธุรกิจเอทานอลเชื้อเพลิงไทยที่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์

ผู้ผลิตเอทานอลเชื้อเพลิง

	BBGI	GGC	KSL	KTIS	UBE
ภาพรวมผลประกอบการ* ปี 2567			Sales (%YoY)		78,525 ลบ. (5.1%)
			Operating Profit (%YoY)		2,041 ลบ. (-42.8%)
			Net Income (%YoY)		563 ลบ. (-78.8%)
			ROE		1.0%
ปี 2568 ครึ่งปีแรก			Sales (%YoY)		36,278 ลบ. (-1.9%)
			Operating Profit (%YoY)		-668 ลบ. (-149.5%)
			Net Income (%YoY)		-1,332 ลบ. (-377.5%)
			ROE		-2.6%

* ภาพรวมผลประกอบการอาจจะไม่มีความสัมพันธ์โดยตรงกับธุรกิจเอทานอลเชื้อเพลิง เนื่องจากผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานมักดำเนินธุรกิจและมีผลิตภัณฑ์หลายประเภท

ที่มา: SETSMART

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

ข้อมูลใดๆ ที่ปรากฏในรายงานวิจัยนี้เป็นทรัพย์สินของ 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