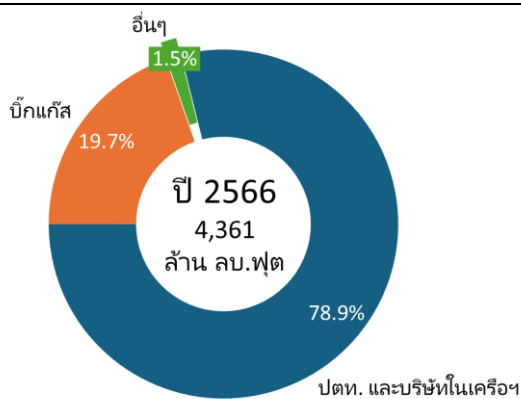




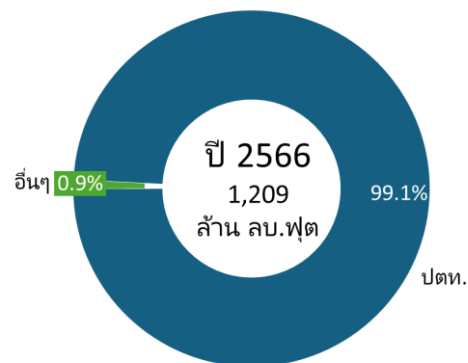
ภาพรวมธุรกิจ

- ธุรกิจจัดหาและจำหน่ายก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) และก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) ในประเทศไทย มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องในช่วงหลายปีที่ผ่านมา โดยมีปัจจัยสนับสนุนหลักจากนโยบายภาครัฐที่ส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดเพื่อลดมลพิษและเพิ่มความมั่นคงด้านพลังงาน โดยก๊าซธรรมชาติเหลว หรือ LNG เป็นการแปรสภาพก๊าซธรรมชาติจากรูปแบบก๊าซมาเป็นของเหลว ด้วยการลดอุณหภูมิมาอยู่ที่ประมาณ -160 องศาเซลเซียส เพื่อให้สะดวกต่อการขนส่ง ซึ่งจะถูกนำมาใช้ทั้งในภาคอุตสาหกรรม ภาคการผลิตไฟฟ้า และภาคขนส่ง เช่นเดียวกับก๊าซธรรมชาติในรูปแบบอื่น ขณะที่ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ หรือ NGV เป็นการนำก๊าซธรรมชาติมาใช้เป็นเชื้อเพลิงของยานพาหนะ โดยเน้นไปที่กลุ่มรถบรรทุก รถสาธารณะ และรถแท็กซี่ เป็นหลัก เนื่องจากมีราคาถูกกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทอื่น จึงได้รับความนิยมมากในช่วงวิกฤติน้ำมันแพง ปี 2554 – 2556 เกิดเป็นธุรกิจบริการติดตั้ง ดัดแปลง ระบบเชื้อเพลิงรถยนต์ให้รองรับการใช้งานเชื้อเพลิง NGV ด้วย ซึ่งธุรกิจการจำหน่าย LNG และ NGV นี้มี กลุ่มบริษัท ปตท. เป็นผู้เล่นหลัก ทั้งในด้านการนำเข้า LNG การจัดจำหน่าย NGV ผ่านสถานีบริการ รวมถึงการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เช่น คลังเก็บ LNG และระบบท่อส่งก๊าซฯ รวมถึงการนำเข้า LNG ผ่านสัญญาซื้อขายระยะยาวกับประเทศผู้ส่งออกหลัก เช่น กาตาร์ ออสเตรเลีย และสหรัฐฯ รวมถึงการจัดการในตลาด Spot LNG เพื่อเสริมความยืดหยุ่น

รูปที่ 1 สัดส่วนตลาดผู้นำเข้า LNG ในปี 2566



รูปที่ 2 สัดส่วนตลาดผู้จำหน่าย NGV ในปี 2566 (ไม่รวมตัวแทนจำหน่ายสถานีบริการ)



ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน

- สถานการณ์การจัดหา LNG มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามความต้องการก๊าซธรรมชาติในการผลิตพลังงานไฟฟ้าการใช้ในภาคอุตสาหกรรม และภาคขนส่งที่กลับมาฟื้นตัวหลังผ่านพ้นช่วงการระบาดของโควิด 19 ในปี 2563-2565 โดยเฉพาะในปี 2566 มีการนำเข้า LNG เพิ่มขึ้นสูงถึง 54.5%YoY เพื่อชดเชยปัญหาการผลิตก๊าซธรรมชาติจากอ่าวไทยที่ต่ำกว่าเป้าหมายมาก (แหล่งเอราวัณ) ซึ่งคาดว่าจะการผลิตก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทยจะสามารถกลับมาผลิตได้เพิ่มขึ้นตั้งแต่ช่วงไตรมาส 2 ปี 2567 แต่การนำเข้า LNG จะยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และจะลดการนำเข้าก๊าซธรรมชาติจากพม่าแทน โดยในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2567 การนำเข้า LNG ยังเติบโตถึง 16.4%YoY อย่างไรก็ตาม ราคานำเข้าของ LNG มีแนวโน้มผันผวนตามราคาตลาดโลกสูง เห็นได้จากช่วงปี 2565 เริ่มต้นการสู้รบของรัสเซีย-ยูเครน ราคา LNG ก็มีการปรับตัวสูงขึ้นมากถึงระดับ 1,200 บาท/ล้านบีทียู คิดเป็นราว 6 เท่าของราคา

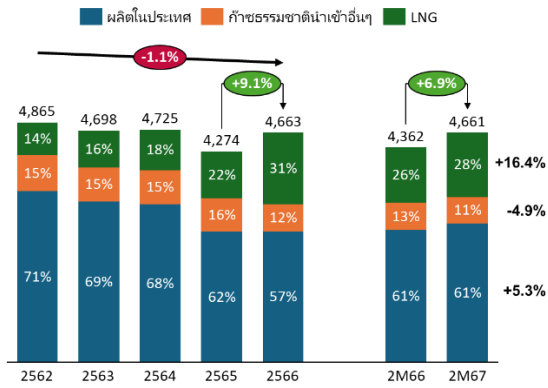
Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลเชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง



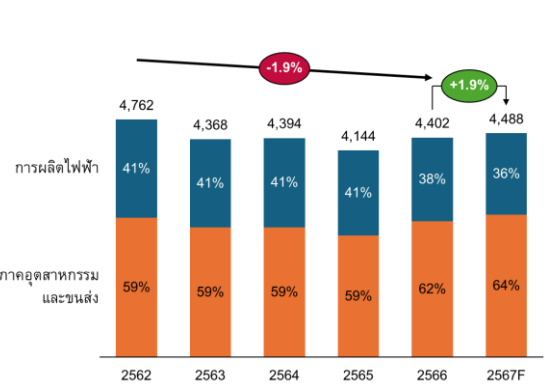
ก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทย และมีการปรับราคาขึ้นสูงในช่วงฤดูหนาวที่มีความต้องการสูงในยุโรป และอเมริกาเหนือ ส่งผลให้ราคา Pool ก๊าซธรรมชาติของไทยมีความผันผวนสูงกว่าในอดีต อย่างไรก็ตาม แม้ว่าราคา LNG จะยังสูงกว่า ก๊าซธรรมชาติจากแหล่งในประเทศ ซึ่งจะส่งผลต่อต้นทุนการผลิตไฟฟ้าและสินค้าอุตสาหกรรมในระยะสั้น แต่คาดว่า จะมีเสถียรภาพมากขึ้นในระยะยาวจากการปรับโครงสร้างการจัดหาก๊าซธรรมชาติของ ปตท.

รูปที่ 3 ปริมาณผลิต, นำเข้าก๊าซธรรมชาติ (ล้าน ลบ. ฟุต/วัน)



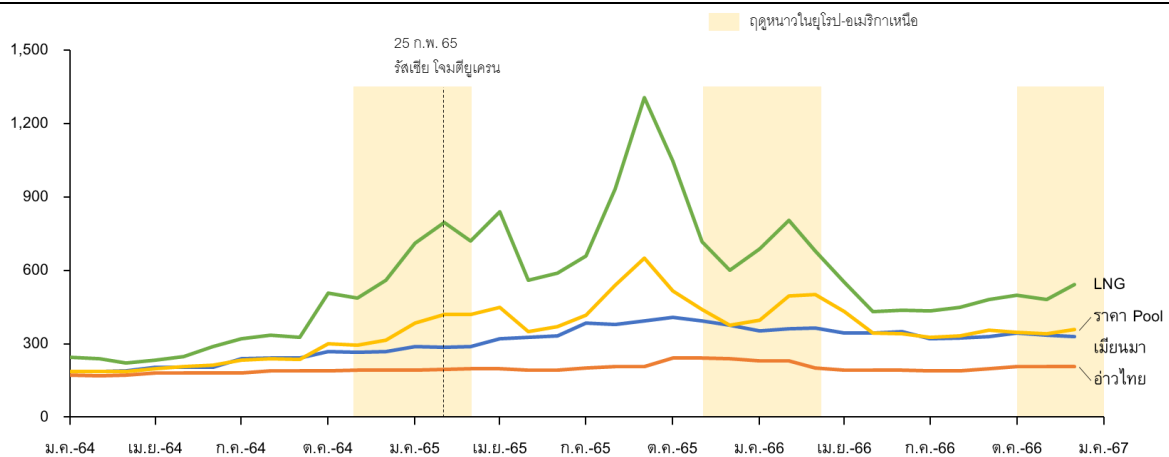
ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน

รูปที่ 4 ความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติ (ล้าน ลบ.ฟุต/วัน)



ที่มา : กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ กระทรวงพลังงาน

รูปที่ 5 ราคาก๊าซธรรมชาติจากแต่ละแหล่ง (บาท/ ล้านบีทียู)



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

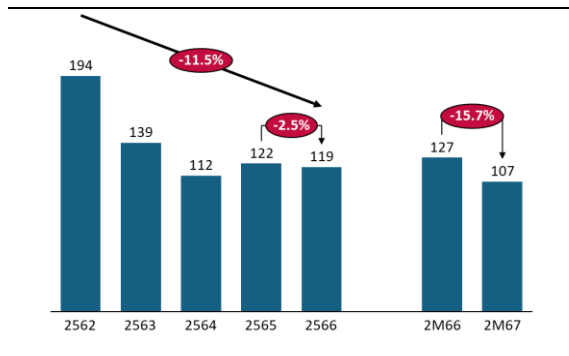
- สถานการณ์การจำหน่าย NGV มีแนวโน้มหดตัวต่อเนื่องถึง 11.5% CAGR ระหว่างปี 2562 – 2566 โดยในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2567 มีการจำหน่าย NGV ลดลง 15.7%YoY เช่นกัน ขณะที่จำนวนจดทะเบียนสะสมของรถที่ใช้ NGV เป็นเชื้อเพลิงหดตัว 7.7% CAGR ในช่วงปีเดียวกัน ซึ่งในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2567 มีจำนวนลดลงถึง 10%YoY สาเหตุสำคัญมาจากการปรับขึ้นของราคาขายปลีก NGV ที่เพิ่มขึ้นมากกว่า 10% ต่อปี หลังการระบาดของโควิด-19 จากราว 13.35 บาท/กก. ในปี 2564 มาอยู่ที่ 19.59 บาทในปี 2567 ส่งผลให้ผู้ประกอบต้องพบปัญหาต้นทุนเชื้อเพลิงขนส่งที่เพิ่มสูงมาก ประกอบกับการบรรจุเชื้อเพลิง NGV ที่ใช้เวลานานอันเป็นปัญหาที่ไม่ได้รับการแก้ไข จึงยังส่งผลต่อผู้ประกอบการไม่สามารถเร่งเวลาในการทำรอบขนส่งได้ จึงมีการทยอยลดการใช้ยานพาหนะที่ใช้ NGV เป็นเชื้อเพลิงเมื่อครบรอบอายุการใช้งาน แล้วส่งผลต่อเนื่องต่อยอดขายของสถานีบริการ NGV ให้ทยอยปิดตัวลง แล้ววนกลับมาที่ผู้ใช้เชื้อเพลิง NGV ไม่สามารถหาสถานีบริการ NGV ได้สะดวกจึงทยอยยกเลิกการใช้ยานพาหนะ NGV เช่นกัน

Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

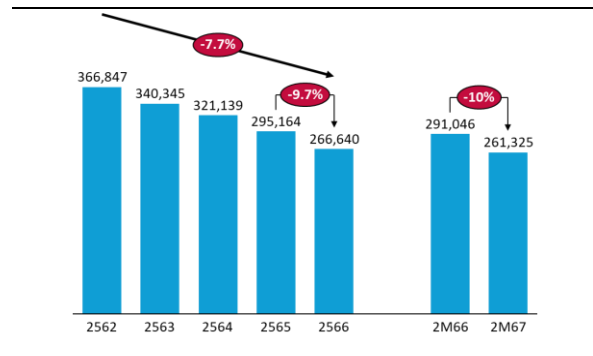


รูปที่ 6 ปริมาณการจำหน่าย NGV (ล้าน ลบ.ฟุต/วัน)



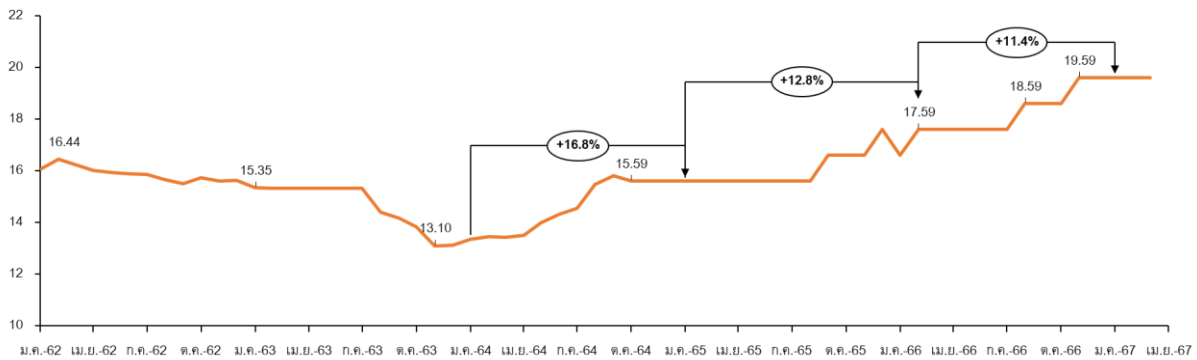
ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

รูปที่ 7 จำนวนจดทะเบียนสะสมยานยนต์ที่ใช้ NGV เป็นเชื้อเพลิง (คัน, รวมการใช้เชื้อเพลิงผสม)



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

รูปที่ 8 ราคาขายปลีก NGV (บาท/กก.)



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

แนวโน้มธุรกิจ

- แนวโน้มธุรกิจจัดหาและจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ (LNG) โดยรวมมีแนวโน้มเติบโตตามความต้องการพลังงานใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคอุตสาหกรรม และการผลิตไฟฟ้า ที่สนับสนุนโดยการฟื้นตัวของภาคเศรษฐกิจและแผนพัฒนาพลังงานไฟฟ้าแห่งชาติ (PDP 2022) ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงเป็นสัดส่วนหลักราว 31% อย่างไรก็ตาม ธุรกิจนี้ยังเผชิญความท้าทายจากความผันผวนของราคาพลังงานในตลาดโลก การแข่งขันจากพลังงานทางเลือกอื่น ๆ เช่น พลังงานหมุนเวียน ขณะที่การจำหน่าย NGV ยังมีแนวโน้มชะลอตัวลง เนื่องจากการปรับลดมาตรการสนับสนุนค่าก๊าซ NGV ของรัฐบาลจะครอบคลุมกลุ่มผู้บริบทที่กว้าง และลดโดยสราสารณะถึงสิ้นปี 2568 แต่ให้การช่วยเหลือกลุ่มผู้บริบทบรรทุกเพียง 6 เดือนแรกของปี 2567 เท่านั้น และจะยิ่งส่งผลให้ผู้ขายานพาหนะเชื้อเพลิง NGV เปลี่ยนไปใช้ยานพาหนะเชื้อเพลิงประเภทน้ำมันดีเซล ที่รัฐบาลยังคงมีมาตรการสนับสนุนราคาอย่างต่อเนื่องแทน ซึ่งถือเป็นความเสี่ยงสำคัญต่อรายได้ของผู้ให้บริการสถานี NGV และกดดันให้ต้องปิดตัวลงมากยิ่งขึ้น

ผู้จัดทำบทวิเคราะห์

นายณันตพงศ์ พันทวีศักดิ์ (nantapongp@lhb.com.th)

วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์แอนด์เอน์ส์

ธนาคารแลนด์ แอนด์ เอน์ส์ จำกัด (มหาชน)

Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เอน์ส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

LH BANK BUSINESS RESEARCH

**ดร. ธนพล ศรีธัญพงศ์**

ผู้อำนวยการอาวุโส สายงานวิจัยธุรกิจ

**นันทพงษ์ พันทวีศักดิ์**

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)

**ธรรตล ศรีทองเต็ม**

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส

**เชี่ยวชาญ ศรีชัยยา**

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)

**วิสันดา ดิสรเตติวัฒน์**

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส

**วิชรพันธ์ นิยม**

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)

**ณวัชร หันสุเวช**

นักวิเคราะห์อาวุโส (Thematic)

**ศรีอำไพ อิงคกิตติ**

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)

วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน)

จับใจ

เข้าใจ

ตอบโจทย์

Scan Here
For More Articles<https://www.lhbank.co.th/economic-analysis/>

Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง