



Fuel Price Update  
**ราคาน้ำมันโลกล่าสุด**  
 เปรียบเทียบราคาล่าสุดกับราคาก่อนสงคราม  
 (วันที่ 13 มีนาคม 2569 เวลา 10.30 น.)  
 ติดตามได้ที่ [www.tanitsorat.com](http://www.tanitsorat.com)

หน่วย : บาร์เรล / 158.99 ลิตร

ตลาด	ราคาก่อนสงคราม (USD) 27 ก.พ.69	ราคาช่วงสูงสุด 9 มี.ค. 69	ราคาล่าสุด 13 มี.ค. 69 เวลา 10.30 น.	เปรียบเทียบราคาเพิ่มขึ้น USD/บาร์เรล	เพิ่มขึ้นร้อยละ
New York (WTI)	65.47	115.68	96.18	30.71	46.90
Brent	70.92	116.27	101.23	30.31	42.73
Dubai	68.23	99.14	113.55	45.32	66.46
Diesel / SIMEX	85.00	144.5	151.10	66.61	77.76

**โครงสร้างราคาน้ำมันในประเทศล่าสุด**  
 (วันที่ 13 มีนาคม 2569 เวลา 10.30 น.)

รายการ	แก๊สโซฮอล์ E20 (บาท/ลิตร)	ดีเซล B7 (บาท/ลิตร)
ราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่น ก่อนสงคราม	16.876	18.932
ราคาหน้าโรงกลั่นล่าสุด	26.373	36.729
เพิ่มขึ้นลิตรละ	9.497	17.797
เพิ่มขึ้นสัดส่วน (ร้อยละ)	56.27	94.001
กองทุนอุดหนุน บาท/ลิตร	9.110	14.150
ราคาขายปลีกตรึงไว้ที่	27.84	29.94
ราคาที่แท้จริง (ควรเป็น)	36.95	44.09

ที่มา : สำนักงานนโยบายแผนพลังงาน (ก.พลังงาน)

**ข้อมูลประกอบรายงาน :**

1. ราคาน้ำมันวันที่ 13 มีนาคม (10.30 น.) ราคาน้ำมันตลาดโลกกลับเพิ่มสูง ราคาน้ำมันตลาดนิวยอร์ก (WTI) 96.18 USD ต่อบาร์เรล เปรียบเทียบช่วงก่อนสงครามอ่าวเปอร์เซียเพิ่มขึ้นบาร์เรลละ 30.71 USD คิดเป็นร้อยละ 46.90 ราคาน้ำมันตลาด Dubai ซึ่งเป็นตลาดตะวันออกกลางไทยนำเข้าสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 53 ราคาปรับขึ้นเป็นบาร์เรลละ 113.55 USD เพิ่มขึ้นบาร์เรลละ 45.32 คิดเป็นร้อยละ 66.46 ราคาน้ำมันดีเซลตลาด SIMEX (สิงคโปร์) ลดลงเหลือบาร์เรลละ 151.10 USD เปรียบเทียบกับช่วงก่อนสงครามอ่าวเปอร์เซียเพิ่มขึ้นบาร์เรลละ 66.61 USD คิดเป็นร้อยละ 77.76

2. โครงสร้างราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่น (ประเทศไทย) ปรับเพิ่มสูง ราคาเบนซิน E20 เพิ่มขึ้นจากวันก่อนหน้าเป็นลิตรละ 26.373 บาท เปรียบเทียบช่วงก่อนสงครามเพิ่มขึ้นลิตรละ 9.497 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 56.27 ราคาดีเซล B7 เพิ่มขึ้นจากวันก่อนหน้าเป็นลิตรละ 36.729 บาท เพิ่มขึ้นลิตรละ 17.797 บาท คิดเป็นร้อยละ 94.001 โครงสร้างราคาน้ำมันประกอบด้วยภาษีสรรพสามิตกรณีเบนซิน E20 ลิตรละ 6.0 บาท และดีเซล B7 ลิตรละ 6.920 บาท นอกจากนี้ยังมีภาษีเทศบาล ภาษี VAT ลิตรละประมาณ 2.651 บาท และค่าการตลาดลิตรละประมาณ 3.524 บาท ราคาเหล่านี้ต้องบวกกับราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่นจึงเป็นราคาน้ำมันที่ขายในประเทศ

3. กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอุดหนุนพยุหะราคาน้ำมัน น้ำมันเบนซิน E20 เพื่อให้ราคาตั้งอยู่ที่ลิตรละ 27.84 บาท กองทุนน้ำมันอุดหนุนลิตรละ 9.110 บาท ทำให้ราคาแท้จริงที่ควรเป็นลิตรละ 36.95 บาท น้ำมันดีเซล B7 เพื่อให้ราคาตั้งอยู่ที่ลิตรละ 29.94 บาท กองทุนน้ำมันอุดหนุนลิตรละ 14.150 บาท ทำให้ราคาแท้จริงที่ควรเป็นลิตรละ 44.09 บาท

ประเทศไทยใช้น้ำมันดีเซลเฉลี่ยวันละ 66.76 ล้านลิตร ณ วันที่ 13 มี.ค. 69 ใช้เงินกองทุนอุดหนุนวันละ 944.65 ล้านบาท น้ำมันเบนซินใช้วันละ 31.67 ล้านลิตร ใช้เงินกองทุนอุดหนุนวันละ 288.5 ล้านบาท เงินอุดหนุนจะขึ้นลงตามราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่นเป็นภาระที่รัฐบาลต้องแบกรับภายใต้สถานการณ์สู้รบในตะวันออกกลางที่ยืดเยื้อ สำหรับดีเซลรัฐบาลจะตั้งอยู่แค่วันที่ 17 มีนาคม 2569 โดยแจ้งว่าจะทยอยปรับโดยไม่ระบุเหตุอันว่าจะตั้งอยู่ที่ราคาเท่าใด หากลอยตัวมีผลทำให้ราคาค่าขนส่ง ณ ราคาววันนี้ อาจเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 15

4. สถานการณ์น้ำมัน ราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่น (ประเทศไทย) ทั้งน้ำมันเบนซินและดีเซล ช่วงตั้งแต่มีสงครามอ่าวเปอร์เซีย (2026) ณ วันนี้ ราคาปรับตัวสูงสุด ขณะที่ราคาน้ำมันโลกตั้งแต่วันที่ 10 มีนาคม ราคาผันผวนโดยราคามีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นแต่ยังไม่เท่าวันที่ 9 มีนาคม ซึ่งเป็นช่วงน้ำมันโลกราคาสูงสุด โอกาสที่เร็วๆ นี้ราคาน้ำมันโลกจะไปถึง 120 USD มีความเป็นไปได้สูงเห็นได้จากราคาน้ำมันดูไบ (ตะวันออกกลาง) ราคาววันนี้ไปถึง 113.5 USD ต่อบาร์เรล

ข้อมูลจากสำนักงานสาขาวิ-เซอร์พในต่างจังหวัด รายงานเข้ามาว่าราคาน้ำมันในต่างจังหวัดเริ่มแกว่ง เช่น อ.หาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ปิมน้ำมันส่วนใหญ่แค่ 19.00 – 20.00 น. หลายปิมน้ำมันหมด เพราะมีการกักตุน ราคาน้ำมันในมาเลเซียปรับตัวสูงขึ้นจากราคาน้ำมันดีเซลลิตรละ 21 บาท เพิ่มเป็น 31 – 32 บาท อ.เมืองนครราชสีมา แจ้งว่าน้ำมันเริ่มขาดแคลนช่วงเที่ยงบางปิมน้ำมันไม่มีขายแล้วและหาปิมน้ำมันยาก อ.แม่สอด จ.ตาก รถจากเมียนมาแหกกันเข้ามาเติมมีการปิดป้ายห้ามขายน้ำมันให้รถเมียนมา น้ำมันเริ่มขาดแคลนแค่ช่วงบ่ายปิมน้ำมันส่วนใหญ่น้ำมันหมดประชาชนตุนน้ำมัน

5. สถานการณ์ค่า “Freights Charge” ปรับตัวสูง สายการบินเรือส่วนใหญ่เปลี่ยนเส้นทางเรือไม่เข้าทะเลแดงเพื่อผ่านคลองซูเอซโดยอ้อมแหลมกู๊ดโฮปประเทศแอฟริกาใต้ มีการแจ้งปรับอัตราค่าระวางเรือช่วง 15 – 30 มีนาคม โดยสายการบินเรืออ้างว่าเป็นค่าธรรมเนียมพิเศษและต้นทุนน้ำมันที่เพิ่มขึ้น (BAF : Bunker Adjustment Factor)

- ทำเรือนิวยอร์กและท่าเรือฝั่งตะวันออก จากราคาช่วงวันที่ 1 – 15 มีนาคม ราคา 3,100 USD/TEU ปรับเพิ่มเป็น 4,450 USD เพิ่มขึ้นร้อยละ 43.5
- ท่าเรือฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ เช่น Los Angeles Port และ Long Beach Port จากราคา 2,650 USD/TEU เพิ่มเป็น 3,850 USD/TEU เพิ่มขึ้นร้อยละ 45.3

- ท่าเรือยุโรป เช่น Rotterdam Port, Hamburg Port, Le Haver Port ปรับเพิ่มจาก 2,150 USD/TEU เป็น 3,000 USD/TEU เพิ่มขึ้นร้อยละ 39.5
  - ท่าเรือ Chennai Port อินเดียตอนใต้ซึ่งกลายเป็นที่พักเรือเนื่องจากขณะนี้เรือสินค้าไปแออัดอยู่ที่ท่าเรือสิงคโปร์ อัตราค่าระวางเพิ่มขึ้นจาก 850 USD/TEU เป็น 1,200 USD/TEU เพิ่มขึ้นร้อยละ 41.2
- 6. สถานะของผู้ส่งออก** ข้อมูลที่ปรากฏนี้ได้มาจากการสอบถามผู้ส่งออกจำนวน 40 ราย ในจำนวนนี้เป็นผู้ส่งออกไป “Middle East” จำนวน 26 ราย ทั้งหมดเป็นอุตสาหกรรมส่งออก มีรายละเอียดดังต่อไปนี้
- 1) ผู้ประกอบการส่งออกไปประเทศตะวันออกกลาง เฉพาะช่วงตั้งแต่ 1 – 10 มีนาคม เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมาได้รับผลกระทบรุนแรง ตัวเลขส่งออกในเชิงปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ลดลงถึงร้อยละ 91.5 ขณะที่การขนส่งไปอิสราเอลยังทำได้แต่ค่าระวางเรือสูงและต้องจ่ายค่าประกันภัยสงคราม
  - 2) ขณะนี้สายการบินเรือที่ไปตะวันออกกลางระงับการจองเรือจนกว่าสถานการณ์จะคลี่คลาย สำหรับเรือที่ส่งออกไปแล้วแต่ยังไม่ถึงปลายทางอยู่ระหว่างการปรับเส้นทาง เช่น ไปจอดรออยู่ที่ท่าเรืออินเดีย เช่น ท่าเรือ “Chennai Port” หรือท่าเรือ “Nhava Sheva Port” สำหรับท่าเรือพอร์ตคอร์ดฟักกัน (Khor Fakkan Port) อยู่ก่อนถึงช่องแคบฮอร์มุซ อ่าวโอมาน ขณะนี้สายการบินเรือไม่รับจองแนวโน้มบริษัทเรือหากมีการตกลงกับทั้งผู้นำเข้าและผู้ส่งออกได้อาจมีการนำสินค้ากลับเข้ามาในประเทศไทย (Returned On Board) เกี่ยวข้องกับการตกลงค่าใช้จ่ายที่ผู้ส่งออกจะต้องมีส่วนรับผิดชอบ
  - 3) การขนส่งไปตะวันออกกลางอาจเลี่ยงช่องแคบฮอร์มุซ โดยใช้ท่าเรือ “Jeddah Port” ปัจจุบันมีสายการบินเรือของสหรัฐอาหรับเอมิเรสต์ (UAE) ระหว่างแหลมฉบัง-สิงคโปร์-เจดดาห์พอร์ต เป็นท่าเรืออยู่ฝั่งทะเลแดง สามารถขนส่งทางถนนระยะทางประมาณ 945 กิโลเมตรไปนครริยาด ประเทศซาอุดีอาระเบีย อัตราค่าระวางเรือแบบ All-In ประมาณ 6,500 USD สำหรับตู้ 40 ft. ไม่รับตู้ขนาด 20 ft. ซึ่งสินค้าที่ส่งออกผ่านคลองซูเอซและทะเลแดงขณะนี้สายการบินเรือเก็บ War Risk Charge 2,000 – 3,000 USD
  - 4) ราคาสินค้าที่ต่อเนื่องกับพลังงานขยับตัวและสต็อกสูงกระทบสภาพคล่อง สถานภาพขณะนี้คือสินค้าที่ส่งออกไม่ได้ต้องเก็บสต็อกเป็นภาระผู้ส่งออกรวมถึงราคาสินค้ากลุ่มที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน เช่น เม็ดพลาสติก พลาสติกฟิล์มสินค้า กระจก-แพคเกจจิ้ง ฯลฯ ราคาปรับขึ้นและขาดตลาดทำให้มีการ囤สต็อกทั้งวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปโดยเฉพาะเม็ดพลาสติกขาดตลาด ธุรกิจเกี่ยวกับ Warehouse Service พื้นที่เต็มรวมทั้งคลังสินค้าของวี-เซอร์ฟ ทั้ง 3 แห่ง ขณะนี้ “Full Space” สถานการณ์ขณะนี้เริ่มเห็นภาพการกระจายขนส่งสินค้าในประเทศ (Domestic Transport) มีแนวโน้มหดตัวซึ่งเดิมเริ่มเห็นภาพนี้มาตั้งแต่เดือนมกราคมแต่ช่วงที่เกิดสงครามอ่าวเปอร์เซียเห็นชัดเจนว่า คริวเรือวินิตกักวางทำให้การจับจ่ายใช้สอยลดลงกระทบไปถึงการค้าส่ง-ค้าปลีก

**\*\* หากไม่ประสงค์รับข้อมูลข่าวสาร โปรดแจ้งกลับอีเมล [secretary@v-servegroup.com](mailto:secretary@v-servegroup.com) \*\***