



Fuel Price Update
 ราคาน้ำมันโลกล่าสุด
 เปรียบเทียบราคาล่าสุดกับราคาก่อนสงคราม
 (วันที่ 27 มีนาคม 2569 เวลา 11.30 น.)
 ติดตามได้ที่ www.tanitsorat.com

หน่วย : บาร์เรล / 158.99 ลิตร

ตลาด	ราคาก่อนสงคราม (USD) 27 ก.พ.69	ราคาช่วงสูงสุด 9 มี.ค. 69	ราคาล่าสุด 27 มี.ค. 69 เวลา 11.30 น.	เปรียบเทียบ 27 วัน ราคาเพิ่มขึ้น USD/บาร์เรล	เพิ่มขึ้นร้อยละ
New York (WTI)	65.47	115.68	+93.61	28.10	42.98
Brent	70.92	116.27	+106.77	35.85	50.54
Dubai	68.23	99.14	-130.93	62.70	91.89
Diesel / SIMEX	85.00	144.50	-185.88	100.88	118.68

โครงสร้างราคาน้ำมันในประเทศล่าสุด
 (วันที่ 27 มีนาคม 2569 เวลา 11.30 น.)

รายการ	แก๊สโซฮอล์ E10 (บาท/ลิตร)	แก๊สโซฮอล์ E20 (บาท/ลิตร)	ดีเซล B7 (บาท/ลิตร)
ราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่น ก่อนสงคราม	16.776	16.876	18.932
ราคาหน้าโรงกลั่นล่าสุด	-27.160	-26.099	+43.397
เพิ่มขึ้นลิตรละ (Base 27 มี.ค.)	10.384	9.223	24.465
เพิ่มขึ้นร้อยละ (Base 27 มี.ค.)	61.89	54.65	129.22
กองทุนอุดหนุน บาท/ลิตร	0.560	3.540	16.02
ราคาขายปลีก	41.05	36.05	38.940
ราคาที่แท้จริง (ควรเป็น)	41.61	39.59	54.96

ที่มา : สังเคราะห์จากข้อมูลสนง.นโยบายแผนพลังงาน (ก.พลังงาน)

ข้อมูลประกอบรายงาน :

1. ราคาน้ำมันโลก ณ วันที่ 27 มีนาคม 2569 ราคาน้ำมันนิวยอร์ก (WTI) ปรับตัวขึ้นลงอยู่ในกรอบ 91 – 93 USD/บาร์เรล ราคาน้ำมันตลาด Dubai ซึ่งเป็นตลาดอ้างอิงราคาน้ำมันในประเทศ ในช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมาราคาสูงสุดอยู่ที่ 134.4 USD/บาร์เรล ตั้งแต่วันที่ 24 มีนาคม 2569 จนถึงวันนี้ราคาตกลง 3.4 USD/บาร์เรล ลดลงร้อยละ 2.58 ราคาน้ำมันดีเซลตลาด SIMEX (สิงคโปร์) ตั้งแต่วันที่ 24 มีนาคม ราคา น้ำมันลดลง 3.52 USD/บาร์เรล ราคาตกลงร้อยละ 1.85 ราคาน้ำมันที่ลดลงอาจเกิดจากปธน.ทรัมป์ยื่นข้อเสนอยุติสงคราม 12 ข้อผ่านประเทศปากีสถาน

2. โครงสร้างราคาน้ำมันในประเทศหน้าโรงกลั่น (ณ วันที่ 27 มีนาคม 2569)

- น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E10 ในช่วงหนึ่งสัปดาห์ที่ผ่านมา (23 – 27 มี.ค.) ราคาหน้าโรงกลั่นปรับลดลงจาก ลิตรละ 32.767 บาท เหลืออยู่ที่ลิตรละ 27.160 บาท ลดลงลิตรละ 5.607 บาท คิดเป็นร้อยละ 17.11 รัฐบาลลดการอุดหนุนเงินกองทุนน้ำมันราคาจากลิตรละ 9.730 บาท เหลือลิตรละ 0.560 บาท
- น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 ในช่วงหนึ่งสัปดาห์ที่ผ่านมา (23 – 27 มี.ค.) ราคาหน้าโรงกลั่นปรับลดลงจาก ลิตรละ 31.092 บาท เหลืออยู่ที่ลิตรละ 26.099 บาท ลดลงลิตรละ 4.993 บาท คิดเป็นร้อยละ 16.05 อาจเป็นผลจากราคาน้ำมันโลกลดลงรัฐบาลลดการอุดหนุนจากเดิมลิตร 12.850 บาท เหลือ ลิตรละ 3.540 บาท ราคาขายปลีกลิตรละ 39.59 บาท
- น้ำมันดีเซล B7 ในช่วงหนึ่งสัปดาห์ที่ผ่านมา (23 – 27 มี.ค.) ราคาหน้าโรงกลั่นปรับลดลงจากลิตรละ 45.215 บาท เหลืออยู่ที่ลิตรละ 43.397 บาท ลดลงลิตรละ 1.818 บาท คิดเป็นร้อยละ 4.02 รัฐบาลลดการอุดหนุนเงินกองทุนน้ำมันราคาจากลิตรละ 24.25 บาท เหลือลิตรละ 16.02 บาท

เปรียบเทียบราคาน้ำมันประเทศในอาเซียน ณ วันที่ 27 มี.ค. 69

หน่วย : บาทต่อลิตร

ประเทศ	แก๊สโซ 95 E10	ดีเซล B7
ไทย	41.05	38.94
เวียดนาม	37.08	47.16
มาเลเซีย	31.96	45.59
เมียนมา	59.87	68.26
สปป.ลาว	62.35	64.14
กัมพูชา	55.72	57.76
อินโดนีเซีย	24.00	28.32

ที่มา : สนง.นโยบายและแผนพลังงาน

3. สถานการณ์เฝ้าระวังน้ำมันขาดแคลน

V-SERVE GROUP มีการจัดตั้ง “ศูนย์เฉพาะกิจสถานการณ์เฝ้าระวังน้ำมันขาดแคลน” ด้วยการให้พนักงานขับรถบรรทุกทั้งของบริษัทฯ และขับพลายเซนรายงานสถานการณ์เติมน้ำมันผ่านระบบซอฟต์แวร์ “Google Sheet” แบบเรียลไทม์ เป็นระบบ Open ให้บุคคลทั่วไปเข้าถึง โดยเข้าไปที่ www.v-servelogistics.com โดยคลิกที่ไอคอน V-Fuel Price Update

สถานการณ์น้ำมันดีเซล B7 (ณ วันที่ 27 มีนาคม 2569)

- พื้นที่กทม. และปริมณฑล สถานการณ์เกือบปกติปั๊มส่วนใหญ่ไม่ต้องรอคิวและไม่จำกัดการเติม
- พื้นที่แหลมฉบัง-ชลบุรี คิวแทบไม่มีสามารถเติมไม่จำกัดจำนวนและสามารถเติมเต็มถัง
- พื้นที่นครราชสีมาและใกล้เคียง สถานการณ์การรอเติมน้ำมันคิวน้อยลง บางปั๊มยังจำกัดปริมาณน้ำมันรถบรรทุก 1,000 – 2,000 บาท
- พื้นที่ภาคใต้และเส้นทางขนส่งกทม.-สงขลา สถานการณ์ 85% จากปกติ การเติมน้ำมันดีขึ้นมาก ปั๊มต่อคิวน้อยลงแต่ยังจำกัดอยู่ที่ 100 ลิตรต่อครั้งแต่สามารถวนรถกลับมาเติมได้
- พื้นที่แม่สอด จังหวัดตาก สถานการณ์ 80 % จากปกติน้ำมันเพียงพอคิวแทบไม่มีหรือมีน้อยลง จำกัดการเติมรถบรรทุกไม่เกิน 3000 บาท รถเล็กไม่เกิน 1,000 บาท ยังเติมน้ำมันใส่ถังไม่ได้

บทความ :

วิเคราะห์สถานการณ์วิกฤตพลังงานโลก ...

เตรียมรับมือผลกระทบกระทบทางเศรษฐกิจ

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

รองประธานสภาองค์การนายจ้างผู้ประกอบการค้าและอุตสาหกรรมไทย

วันที่ 27 มีนาคม 2569

รัฐบาลประกาศลดอัตราค่าน้ำมันโดยเฉพาะน้ำมันดีเซล B7 ในช่วงหนึ่งสัปดาห์จากราคา 29.94 บาท เป็นลิตรละ 38.94 บาท เพิ่มขึ้นลิตรละ 9 บาท ในความเห็นว่าเป็นการผลักภาระไปสู่ภาคเศรษฐกิจและครัวเรือนมากและเร็วเกินไปเพราะยังมีทางเลือกอื่น สถานการณ์ราคาน้ำมันตลาดโลกอยู่ในช่วงทรงตัวและมีแนวโน้มค่อยๆ ลดลงในทุกตลาดเฉลี่ยร้อยละ 2.5 – 3.5 ราคาน้ำมันหน้าโรงกลั่น (ประเทศไทย) ในช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมา (23 – 27 มี.ค.) ราคาแก๊สโซฮอล์ E10 ลดลงลิตรละ 5.607 บาท, แก๊สโซฮอล์ E20 ลดลงลิตรละ 4.993 บาท และน้ำมันดีเซล B7 ราคาตกลงลิตรละ 1.818 บาท

สถานะล่าสุดกองทุนน้ำมันจากการแถลงของสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเชื้อเพลิงใช้เงินอุดหนุนประมาณ 35,000 ล้านบาท ซึ่ง “กบน.” ในอดีตเคยใช้เงินอุดหนุนมากกว่า 1.38 แสนล้านบาท ขณะที่รัฐบาลยังสามารถลดภาษีสรรพสามิตปัจจุบันดีเซลเก็บอยู่ที่ลิตรละ 6.920 บาท แก๊สโซฮอล์ 95 E10 เก็บอยู่ที่ลิตรละ 6.75 บาท และแก๊สโซฮอล์ E20 เก็บอยู่ที่ลิตร 6.0 ประเด็นที่กำลังอยู่ในความสนใจคือค่าการกลั่น ค่าเฉลี่ยปีพ.ศ. 2568 อยู่ที่ลิตร 1.71 บาท ค่าเฉลี่ยเดือนมกราคม/กุมภาพันธ์ 2569 อยู่ที่ลิตรละ 2.11 บาท แต่เดือนมีนาคม (1 – 26 มี.ค.) ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ลิตรละ 6.3 บาท ส่วนหนึ่งควรเก็บภาษีลาภลอย (Windfall Tax) เข้ามาเสริมกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ผลกระทบจากวิกฤตราคาน้ำมันและพลังงานระดับโลกจะส่งต่อไปสู่สถานะเศรษฐกิจชะงักงัน (Stagflation) เป็นแรงกระทบทางเศรษฐกิจครั้งใหญ่มีผลกระทบโดยตรงต่อภาคเศรษฐกิจและครัวเรือน ดังต่อไปนี้

1. ผลกระทบต้นทุนขนส่ง น้ำมันดีเซล การปรับราคาทุก 1 บาทมีผลต่อต้นทุนขนส่งที่เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 1.5 – 1.7 ราคาน้ำมันที่ปรับขึ้นรวมกัน 9 บาทมีผลทำให้ต้นทุนขนส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 และจะกระทบส่งต่อไปในราคาสินค้าเฉลี่ยที่ร้อยละ 10 หรือสูงกว่าซึ่งสินค้าสำเร็จรูปมาถึงผู้บริโภคอย่างน้อยต้องผ่านโซ่อุปทานตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำมากกว่า 3 อุตสาหกรรมแต่ละทอดมีโซ่อุปทานอย่างน้อย 3 อุตสาหกรรม ค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้นจะส่งต่อแบบทวีคูณ (Multiplier) ไปสู่ผู้บริโภค

2. กระทบการขนส่งระหว่างประเทศ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งดีเซลและน้ำมันเตา (Bunker Oil) เป็นพลังงานที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศโดยเฉพาะการขนส่งทางทะเล ช่วงสงครามอิหร่านการปิดช่องแคบฮอร์มุซและความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออกผ่านทะเลแดงเพื่อผ่านคลองซูเอซไปยุโรปและสหรัฐอเมริกามีความเสี่ยงทำให้เส้นทางเดินเรือต้องอ้อมแหลมกู๊ดโฮปเพิ่มระยะทางและเวลากว่าสองเท่า ราคาค่าระวางเรือหรือ “Freight Charge” เส้นทางยุโรปปรับขึ้นร้อยละ 39.5 เส้นทางอเมริกาฝั่ง

ตะวันออกปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 43.5 และเส้นทางอเมริกาฝั่งตะวันตกปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 45 เส้นทางโซนเอเชียปรับเพิ่มค่าน้ำมัน 70 USD ต่อตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟิต ค่าขนส่งระหว่างประเทศจะส่งต่อราคาไปสู่วัตถุดิบของภาคอุตสาหกรรมและเป็นตัวทวีคูณไปสู่ราคาสินค้าคู่ขนานกับค่าขนส่งในประเทศที่เพิ่มขึ้น

3. กระทบภาคครัวเรือน ราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะราคาเบนซินทั้งแก๊สโซฮอล์ 95 E10 ก่อนสงครามอิหร่านลิตรละ 30.55 บาท ปัจจุบันลิตรละ 41.05 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 34.36 น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 ก่อนเกิดวิกฤตราคาลิตรละ 28.34 บาท ปัจจุบันลิตรละ 36.05 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 27.2 ขณะที่น้ำมันดีเซลราคาเพิ่มขึ้นร้อยละ 30 น้ำมันดังกล่าวเป็นพลังงานที่ใช้ในการเดินทางและสัญจรของประชาชนทำให้รายได้สุทธิหรือ Net Income ลดลง

4. กระทบต้นทุนการผลิต พลังงานโดยเฉพาะปิโตรเลียมและแก๊สธรรมชาติ (LNG) เป็นวัตถุดิบต้นน้ำของอุตสาหกรรมปิโตรเคมีคอลเกี่ยวข้อทั้งพลาสติก ยางสังเคราะห์ โพลีเอสเตอร์ กาวและอื่นๆ สินค้าเหล่านี้เป็นวัตถุดิบของอุตสาหกรรมเกือบทุกประเภท ภาคเกษตรกรรมเกี่ยวข้อกับปุ๋ยและสารเคมีอื่นๆ นอกจากนี้ น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงในภาคเกษตรทั้งเครื่องสูบน้ำ รถไถนาและเครื่องมือการเกษตรต่างๆ ภาคการประมงน้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงสำคัญทั้งประมงในแม่น้ำ-ชายฝั่งและทะเลรวมถึงการเลี้ยงสัตว์น้ำซึ่งต้องใช้น้ำมันดีเซลในการปั่นกระแสไฟฟ้าและอื่นๆ ภาวะต้นทุนเหล่านี้จะส่งต่อไปยังผู้บริโภค

5. กระทบภาคการท่องเที่ยว ราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นเกินขีดจำกัดส่งผลโดยตรงไปยังอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ข้อมูลจากโรงแรมและรีสอร์ทจังหวัดท่องเที่ยวที่สำคัญ เช่น ภูเก็ต พังงาและพัททยา ตัวเลขลดลงมากกว่าปกติถึงร้อยละ 10 – 20 สำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติโดยเฉพาะเส้นทางไกล (Long-Haul) ลดลงอย่างมากซึ่งจะกระทบต่อตัวเลขการท่องเที่ยวในปีนี้

6. เงินเพื่อจะปรับตัวสูงขึ้น ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ในตะกร้าเงินเพื่อประมาณร้อยละ 12 กอปรกับการส่งต่อต้นทุนขนส่งทั้งในประเทศและการขนส่งระหว่างประเทศรวมถึงภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตรกรรมล้วนเกี่ยวข้องกับน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเฉพาะน้ำมันดีเซลในช่วง 1 สัปดาห์ราคาเพิ่มขึ้นลิตรละ 9 บาท จะกระทบเป็นลูกโซ่ไปสู่ราคาสินค้ามีการคาดการณ์ว่าอัตราเงินเฟ้อปี 2569 หากสงครามอิหร่าน-สหรัฐฯ ยังยืดเยื้ออาจทำให้เงินเฟ้อพุ่งขึ้นไปร้อยละ 3.5 - 4.5

7. เศรษฐกิจชะลอตัวนำไปสู่เศรษฐกิจชะงักงัน (Stagflation) การบริโภคเอกชนลดลงเป็นผลจากการส่งต่อของต้นทุนในโซ่อุปทานตั้งแต่ต้นน้ำไปถึงปลายน้ำมีผลต่อราคาสินค้าในรูปของเงินเฟ้อที่สูงขึ้น ขณะที่รายได้คงที่ส่งผลต่อกำลังซื้อของครัวเรือนลดลง การปรับราคาน้ำมันลอยตัวอาจทำให้การบริโภคปีพ.ศ. 2569 หดตัวกระทบเป็นลูกโซ่ไปสู่การลดกำลังการผลิตของภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการ โดยเฉพาะภาคท่องเที่ยว ค่าส่ง-ค่าปลีกและร้านค้า-ร้านอาหาร ข้อมูลจากสถาบันการเงินระบุว่าสินเชื่อในระบบอาจหดตัวร้อยละ 3.7 – 4.0 สภาพคล่องทางการเงินทั้งภาคธุรกิจและครัวเรือนจะอ่อนแอภาวะหนี้เสียหรือ NPL จะสูงขึ้น ขณะที่การส่งออกยังเป็นหัวจักรขับเคลื่อนเศรษฐกิจช่วง 2 เดือนแรกของปีพ.ศ. 2569 ขยายตัวได้ร้อยละ 16.96 ขณะที่การขยายตัวทางเศรษฐกิจในปีนี้อาจขยายตัวได้เพียงร้อยละ 1.4 หากถึงขั้นเลวร้ายอาจขยายตัวร้อยละ 0.8 – 1.1 (ข้อมูลจาก SCB)