

กระแสหลักทรัพย์

● ENERGY : EVolution Unleashed (i) – การเปลี่ยนแปลงของกลุ่มน้ำมัน

จำแนกผลกระทบที่น่าสนใจของรถยนต์ไฟฟ้า (EV)

การเปลี่ยนผ่านไปสู่การขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทยกำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว ด้วยการมาถึงของผู้ผลิตรถยนต์สัญชาติจีน ด้วยรถที่มีราคาขาย่อมเยามากขึ้น ต้นทุนน้ำมันที่สูงขึ้น และโครงการอุดหนุนการขายรถยนต์ไฟฟ้า (EV) เติบโตในอัตราที่เหลือเชื่อ นอกจากนี้ สัดส่วนการจดทะเบียน xEV (BEV, PHEV และ HEV) ในประเทศสูงถึง 6% ของยอดรวมใน 5M23 เพิ่มขึ้นจากเพียง 3% ในปี 2022 ซีรีส์ 'EVolution Unleashed' ของเราจะลงลึกกว่า EV ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมต่างๆ อย่างไร ในรายงานนี้เราประเมินผลกระทบต่อการบริโภคน้ำมันในประเทศ

อุปสงค์น้ำมันในประเทศ – สร้างความเปลี่ยนแปลงต่ออุตสาหกรรมในระดับปานกลาง

ผลกระทบของ EV ต่อความต้องการใช้น้ำมันนั้นแตกต่างกันทั่วโลก เราเชื่อว่าการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจน้ำมันสำหรับประเทศไทยจะอยู่ในระดับปานกลางเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ จำนวนมากที่ EV ไม่น่าจะมาแทนที่ความต้องการใช้น้ำมันในประเทศได้ทั้งหมด ซึ่งการขบคิดเป็น 44% ของการใช้ผลิตภัณฑ์น้ำมันในปี 2020 สำหรับประเทศไทยเทียบกับทั่วโลกอยู่ที่ 62% อ้างอิงจากสำนักงานพลังงานระหว่างประเทศ (IEA) ที่สำคัญ การใช้พลังงานไฟฟ้าสำหรับรถบรรทุกและยานพาหนะที่ใช้งานหนักอื่นๆ (c5% ของยานพาหนะที่จดทะเบียนทั้งหมด) ยังไม่สามารถทำได้

การประเมิน 3 สถานการณ์

เราประเมินผลกระทบของการนำรถยนต์ไฟฟ้ามาใช้ในประเทศไทยใน 3 สถานการณ์ ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ค่อยเป็นค่อยไป และอย่างช้าๆ การคาดการณ์ของเราจะระบุว่าจำนวนรถยนต์ xEV ในประเทศไทยควรจะสูงถึง 3.3 - 6.3 ล้านคันภายในปี 2030 และเพิ่มเป็น 24.8-38.5 ล้านคันภายในปี 2045 ด้วยเหตุนี้ทำให้เราคาดว่าความต้องการน้ำมัน 2.5-3.5 พันล้านลิตรจะลดลงภายในปี 2030 และ 7.3-29.4 พันล้านลิตรภายในปี 2045 (เทียบกับความต้องการน้ำมัน 55 พันล้านลิตรในปี 2022) การวิเคราะห์ของเรา มุ่งเน้นไปที่ประเด็นสำคัญ 2 ประเด็น ในแต่ละประเด็นสถานการณ์ อันดับแรกคือ อัตราการใช้งานซึ่งปี 2030F ประมาณการไว้ที่ 20-40% ตามอัตราเป้าหมายที่กำหนดโดยประเทศญี่ปุ่น ไทย และจีน ประเด็นที่สองคือ คาดการณ์หลังปี 2030F เมื่อประเทศไทยมีอัตราการใช้งานถึง 70% ซึ่งแสดงถึงการเปลี่ยนแปลงอย่างสมบูรณ์สำหรับทั้งรถสี่ล้อและรถสองล้อ

ผู้ค้าปลีกน้ำมัน - เร่งปรับตัว

ด้วยสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทั้งสามกรณีของเรา เราเชื่อว่า OR จะเผชิญกับผลกระทบที่จำกัดจากการนำ EV มาใช้เมื่อเทียบกับ PTG โดยมีปัจจัยสำคัญ 2 ประการที่อยู่เบื้องหลังมุมมองนี้ ประการแรก ปริมาณการขายที่มากขึ้นของ OR ในส่วนเชิงพาณิชย์ช่วยบรรเทาการลดลงของยอดขายน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเป็นผลมาจากการแทนที่ของความต้องการใช้น้ำมัน ประการที่สองความสำเร็จของ OR ในการพัฒนาและขยายธุรกิจที่ไม่ใช้น้ำมันเป็นเกราะป้องกันอีกชั้นหนึ่งต่ออุปสงค์น้ำมันที่ลดลง ผลกระทบด้านลบของผลประกอบการสำหรับ OR จากการกำจัดธุรกิจน้ำมันในปี 2030F คาดว่าจะอยู่ในช่วง 5-7% เทียบกับผลประกอบการในปี 2022 ในขณะเดียวกัน ประมาณการผลกระทบด้านลบของ PTG จะอยู่ในช่วงตั้งแต่ 41% ถึง 56% มีคำแนะนำดังนี้ OR "ซื้อ" ราคาที่เหมาะสม 25 บาท และ PTG "ซื้อ" ราคาที่เหมาะสม 16 บาท

รายละเอียดเพิ่มเติม : สามารถอ่านรายงานฉบับเต็มได้ใน **"Company Report"** (ภาษาอังกฤษ)

สำนักวิจัย บริษัทหลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด

48/8 อาคารทิสโก้ทาวเวอร์ ชั้น 5 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 โทรศัพท์ : (66) 2633-6999 โทรสาร : (66) 2633-6490

Market Insight

E-mail : tiscoresearch@tisco.co.th

รายงานฉบับนี้ไม่ถือว่าเป็นคำแนะนำหรือข้อชี้ชวนให้ซื้อหรือขายหลักทรัพย์ และจัดทำขึ้นเป็นการเฉพาะเพื่อประโยชน์แก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทเท่านั้น มิให้นำไปเผยแพร่ทางสื่อมวลชนหรือโดยทางอื่นใด ทิสโก้ไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นโดยตรงหรือเป็นผลจากการใช้เนื้อหาหรือรายงานฉบับนี้ การนำไปซึ่งข้อมูล บทความ บทวิเคราะห์ และการคาดหมายทั้งหลายที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ เป็นการนำไปใช้โดยผู้ใช้อยอมรับความเสี่ยงและเป็นดุลยพินิจของผู้ใช้แต่ผู้เดียว

4 กรกฎาคม 2566



กระแสหลักทรัพย์

โรงกลั่น – เป็นปัญหาที่ซับซ้อนมากขึ้น

ผลกระทบต่อโรงกลั่นจากการนำ EV ไปใช้มีหลายแง่มุมโดยมีปัจจัยต่างๆ ที่ต้องพิจารณา เช่น ความสามารถในการส่งออกและความยืดหยุ่นในการเปลี่ยนเส้นทางการผลิตไปยังภาคส่วนอื่นๆ ทำให้การวิเคราะห์ง่ายขึ้น เราคาดการณ์ว่าโรงกลั่นของไทยจะชดเชยความต้องการใช้น้ำมันในประเทศที่ลดลงด้วยการส่งออกปริมาณทั้งหมดไปต่างประเทศ ทำให้ปัจจัยอื่นๆ คงที่ ภายใต้การคาดการณ์นี้เราเชื่อว่าผลกระทบต่อผลประกอบของทั้ง TOP และ SPRC น่าจะอยู่ในวงจำกัดเท่านั้น เราแนะนำ TOP “ซื้อ” ราคาที่เหมาะสม 60 บาท และ SPRC “ถือ” ราคาที่เหมาะสม 11 บาท

การนำ EV มาใช้เร็วขึ้น

รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ได้กลายเป็นสิ่งที่พบเห็นได้ทั่วไปบนท้องถนนในประเทศไทย โดยผู้ซื้อที่มีอัตราการเติบโตที่สูงกว่าที่ตลาดคาดการณ์ไว้ ปัจจุบันประเทศไทยครองตลาดรถยนต์ไฟฟ้าในอาเซียน โดยคิดเป็น 58% ของยอดขายรถยนต์ไฟฟ้าในภูมิภาค ตามมาด้วยอินโดนีเซียและเวียดนาม ตามรายงาน Global Passenger Electric Vehicle Model Sales Tracker สำหรับไตรมาส 4Q22 ของ Counterpoint

ยอดขายของ xEV (BEV, PHEV และ HEV) กำลังเติบโตในอัตราที่เหลือเชื่อ – ทะยานขึ้นจาก 38,000 คันใน 5M22 เป็น 72,000 คันใน 5M23 การจดทะเบียน xEV ในประเทศคิดเป็น 6% ของการจดทะเบียนใหม่ทั้งหมด ณ 5M26 เพิ่มขึ้นจากเพียง 3% ในปี 2022 โดยรวมแล้ว การจดทะเบียน xEV มีจำนวนถึง 0.41 ล้านคัน (ณ เดือนพฤษภาคม 2023) – เพิ่มขึ้น 23% จากสิ้นปี 2022

มีหลายปัจจัยที่อยู่เบื้องหลังปรากฏการณ์นี้ แต่เราเชื่อว่าการเข้ามาของผู้ผลิตรถยนต์จีนมีผลกระทบมากที่สุด เนื่องจากผู้ผลิตรถยนต์ของจีนกำลังเปลี่ยนจากเครื่องยนต์เผาไหม้เป็นไฟฟ้ามากขึ้นโดยเน้นที่ราคาที่ย่อมเยา ซึ่งผู้ผลิตรถยนต์ของจีนได้นำรถยนต์ไฟฟ้าหลากหลายรุ่นมาสู่ประเทศไทย ทำให้ผู้บริโภคมีตัวเลือกที่หลากหลายมากขึ้น MG และ Great Wall Motor (GWM) เป็นหนึ่งในผู้ผลิตรถยนต์สัญชาติจีนรายแรกที่เข้าสู่ตลาดประเทศไทยด้วยรถยนต์ EV ของพวกเขา ซึ่งเป็นการลงทุนครั้งสำคัญในโรงงานผลิตในประเทศเมื่อเร็ว ๆ นี้ ตลาดในประเทศไทยให้การต้อนรับ BYD และ Neta พร้อมกับประกาศการลงทุนด้านการผลิตในประเทศโดย Changan Automobile และ GAC Aion ในปี 2022 ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์สัญชาติจีนมียอดขายรถยนต์ไฟฟ้า (BEV) และ PHEV มากกว่าร้อยละ 40 ในประเทศไทย

การเปิดตัวแพ็คเกจ EV ระดับประเทศ (แพ็คเกจ EV 2) ในครึ่งหลังของปี 2022 นับเป็นความก้าวหน้าที่สำคัญอีกครั้งในความพยายามของประเทศไทยที่จะส่งเสริมการนำ EV มาใช้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง มาตรการจูงใจรวมถึงการอุดหนุนภาษีสรรพสามิตตั้งแต่ 7 หมื่น -1.5 แสนบาทต่อหน่วย ตลอดจนการลดภาษีสรรพสามิตจาก 8% เหลือ 2% สำหรับรถยนต์ที่นำเข้าทั้งคัน (CBU) และรถยนต์ที่ผลิตในประเทศ (CKD)

เพื่อให้เข้าเกณฑ์สำหรับเงินอุดหนุนเหล่านี้ ผู้ผลิตรถยนต์จะต้องชดเชยรถยนต์ CBU ที่นำเข้าด้วยการผลิตในท้องถิ่นในอัตราส่วน 1:1 หรือ 1:1.5 ซึ่งนโยบายนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อกระตุ้นการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศ ในขณะที่เดียวกันก็ส่งเสริมการผลิตในประเทศ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันโดยรวมของภาคยานยนต์ของประเทศไทย

รายละเอียดเพิ่มเติม : สามารถอ่านรายงานฉบับเต็มได้ใน “Company Report” (ภาษาอังกฤษ)

สำนักวิจัย บริษัทหลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด

48/8 อาคารทิสโก้ทาวเวอร์ ชั้น 5 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 โทรศัพท์ : (66) 2633-6999 โทรสาร : (66) 2633-6490

Market Insight
E-mail : tiscoresearch@tisco.co.th

รายงานฉบับนี้ไม่ถือว่าเป็นคำแนะนำหรือข้อสรุปใด ๆ ที่เกิดขึ้นโดยตรงหรือเป็นผลจากการใช้เนื้อหาหรือรายงานฉบับนี้ การนำไปใช้ข้อมูล บทความ บทวิเคราะห์ และการคาดหมายทั้งหลายที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้เป็นการนำไปใช้โดยผู้ยอมรับความเสี่ยงและเป็นดุลยพินิจของผู้ใช้แต่ผู้เดียว

4 กรกฎาคม 2566



กระแสหลักทรัพย์สิน

อุปสงค์น้ำมันภายในประเทศ - สร้างความเปลี่ยนแปลงต่ออุตสาหกรรมในระดับปานกลาง

ผลกระทบจาก EV ในอุปสงค์น้ำมันแตกต่างกันไปทั่วโลก และเราเชื่อว่าจะสร้างความเปลี่ยนแปลงต่ออุตสาหกรรมในระดับปานกลางในประเทศไทย เมื่อเทียบกับการเปลี่ยนแปลงในประเทศอื่นๆ EV จะไม่มาแทนที่อุปสงค์ของน้ำมันในระบบโดยสิ้นเชิงเนื่องจากปีโตเรเคมี และภาคส่วนอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ (ที่ไม่ใช่การขนส่ง) จะยังคงบริโภคน้ำมัน ในความเป็นจริงการขนส่งคิดเป็นเพียง 44% ของการใช้น้ำมันใน FY2020 สำหรับประเทศไทยเทียบกับ 62% ทั่วโลก อิงจากองค์การพลังงานระหว่างประเทศ (International Energy Agency (IEA)) แม้แต่การขนส่งน้ำมันยังคงมีความสำคัญสำหรับบางกลุ่ม อย่างแรก รถบรรทุกไฟฟ้า และรถบรรทุกของหนักมีแนวโน้มที่จะโตช้าลงเมื่อเทียบกับรถโดยสาร รถยนต์ประเภทนี้ส่วนใหญ่มีความต้องการ และรูปแบบเฉพาะตัวที่ทำนายเกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีแบตเตอรี่, โครงสร้างพื้นฐาน (ประกอบไปด้วยสถานีชาร์จ และศักยภาพของเชื้อเพลิง และขีดความสามารถของโครงการขายไฟฟ้า) และความเป็นไปได้ในเชิงพาณิชย์ อย่างที่สองในแวดวงการบิน คาดว่าการเปลี่ยนมาใช้ไฟฟ้าจะไม่รวดเร็วเหมือนการขนส่งประเภทอื่น เนื่องจาก ข้อจำกัดเฉพาะของเครื่องบินเช่น ความสามารถในการบินระยะไกล และความหนาแน่นของพลังงานสูงสำหรับการบินด้วยไฟฟ้ายังคงอยู่ในช่วงเริ่มต้น เชื้อเพลิงการบินคิดเป็น 4-13% ของยอดจำหน่ายปิโตรเลียมทั้งหมดในประเทศไทยในปี 2012-2022 และสัดส่วนนี้อาจจะสามารถโตไปพร้อมกับกรขยายตัวของสนามบิน และการเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

การประเมินสามสถานการณ์

เราได้ประเมินสามสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์น้ำมันที่อาจเกิดขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของ EV ในประเทศไทย เน้นว่าการคาดการณ์นี้เป็นเพียงสมมุติฐาน และขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง เช่น นโยบายของรัฐบาล, การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน, พลวัตของตลาด, และเทคโนโลยีที่ทันสมัย

1) การเปลี่ยนแปลงอย่างค่อยเป็นค่อยไป

ภายใต้สถานการณ์นี้ อัตราการนำมาใช้ของ EVs ภายในปี 2030 คาดว่าจะอยู่ที่ 30% ของกองยานพาหนะทั้งหมดในประเทศไทย ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายของภาครัฐสำหรับการนำมา EV ใช้ และด้วยเหตุนี้ถือว่าไม่มีการเบี่ยงเบนหรือหยุดชะงักในการดำเนินการมาตรการกระตุ้น EV ที่รัฐบาลนำเสนอ เรายังคิดว่าภายใต้สถานการณ์นี้ 70% ของอัตราการใช้ของ EV จะบรรลุใน 2024 การประเมินนี้พิจารณาจากรอบการเปลี่ยนรถยนต์โดยเฉลี่ยในประเทศไทย โดยทั่วไปจะอยู่ในช่วง 5-13 ปี

ด้วยสถานการณ์นี้ เครื่องยนต์สันดาปภายในจะยังคงครองตลาดในช่วงเวลาสำคัญ และผลกระทบจากอุปสงค์น้ำมันคาดว่าจะปานกลาง การประมาณการของเรา แนะนำ EV จะคิดเป็น 7% และ 27% ของรถยนต์ทั้งหมดบนท้องถนนในปี 2023 และ 2024 ตามลำดับ และผลกระทบที่คาดว่าจะได้ของอุปสงค์น้ำมันจะอยู่แค่ที่ 5.5% ในปี 2030 ก่อนจะถึง 30% ในปี 2045 เทียบจากรายงานอุปสงค์ของปิโตรเลียมในประเทศไทยในปี 2022

2) การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

เพื่อให้ประเทศไทยก้าวเข้าสู่ยานยนต์ไฟฟ้า (EV) อย่างรวดเร็ว เราคาดการณ์การถึงปัจจัยหลายอย่าง: มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเชิงรุกมากขึ้น, ความก้าวหน้าในเทคโนโลยีแบตเตอรี่, การเร่งความเร็วในการเปิดตัวโครงสร้างพื้นฐาน (ทั้งสถานีชาร์จ และศักยภาพของเชื้อเพลิง และขีดความสามารถของโครงการขายไฟฟ้า) และราคารถยนต์ EV ที่เข้าถึงได้มากขึ้น

รายละเอียดเพิ่มเติม : สามารถอ่านรายงานฉบับเต็มได้ใน “Company Report” (ภาษาอังกฤษ)

สำนักวิจัย บริษัทหลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด

48/8 อาคารทิสโก้ทาวเวอร์ ชั้น 5 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 โทรศัพท์ : (66) 2633-6999 โทรสาร : (66) 2633-6490

Market Insight

E-mail : tiscoresearch@tisco.co.th

รายงานฉบับนี้ไม่ถือว่าเป็นคำแนะนำหรือคำชี้ชวนให้ซื้อหรือขายหลักทรัพย์ และจัดทำขึ้นเป็นการเฉพาะเพื่อประโยชน์แก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทเท่านั้น มิให้นำไปเผยแพร่ทางสื่อมวลชนหรือโดยทางอื่นใดที่สโกไม่ได้รับผิดความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นโดยตรงหรือเป็นผลจากการใช้เนื้อหาหรือรายงานฉบับนี้ การนำไปซึ่งข้อมูล บทความ บทวิเคราะห์ และการคาดการณ์ทั้งหลายที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้เป็นการนำไปใช้โดยผู้ใช้อยอมรับความเสี่ยงและเป็นดุลยพินิจของผู้ใช้แต่ผู้เดียว

4 กรกฎาคม 2566



กระแสหลักทรัพย์

ในสถานการณ์นี้ เราคาดว่าภายในปี 2023 รถยนต์ไฟฟ้าจะมีสัดส่วนคิดเป็น 40% ของยานพาหนะทั้งหมดในประเทศไทย เราอ้างอิงเป้าหมายของจีนในการนำ EV มาใช้ ซึ่งแสดงถึงอัตราการใช้รถยนต์ไฟฟ้าที่มีความทะเยอทะยานมากที่สุดในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาในระดับภูมิภาค สำหรับเป้าหมายที่สอง เราถือว่าอัตราการใช้ EV อยู่ที่ 70% ภายในปี 2035 เมื่อพิจารณาจากจุดต่ำสุดของรอบการเปลี่ยนรถยนต์เฉลี่ย 5 ถึง 13 ปี ภายใต้สถานการณ์การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว EV จะคิดเป็น 9% และ 33% ของรถยนต์บนท้องถนนทั้งหมดในปี 2023 และ 2045 ตามลำดับ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของอุปสงค์น้ำมันจะอยู่ที่ 6.3% ในปี 2023 และ 53.1% ในปี 2045 เทียบจากรายงานอุปสงค์ของปิโตรเลียมในประเทศไทยในปี 2022

3) การเปลี่ยนแปลงอย่างเชื่องช้า

สถานการณ์สุดท้ายของเราคือ สถานการณ์ที่อัตราการใช้ EV ในประเทศไทยเป็นไปอย่างเชื่องช้า อุปสรรคบางอย่าง อาจจะสามารถยับยั้งอัตราการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในราชอาณาจักรได้ ตัวอย่างมีดังนี้ : 1) นโยบาย/กฎระเบียบของรัฐที่ไม่สอดคล้องหรือไม่เพียงพอ, 2) โครงสร้างพื้นฐานการชาร์ตที่จำกัด, 3) ความสงสัยในกลุ่มผู้บริโภคเกี่ยวกับประสิทธิภาพ ความน่าเชื่อถือ ความทนทาน และความสามารถในการใช้งานของรถยนต์ไฟฟ้า และ 4) ราคาที่ไม่สามารถแข่งขันได้และค่าบำรุงรักษา

ภายใต้การเปลี่ยนแปลงอย่างเชื่องช้า เราประมาณการว่า EV จะคิดเป็น 5% และ 22% ของรถยนต์บนท้องถนนทั้งหมดในปี 2023 และ 2045 ตามลำดับ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของอุปสงค์น้ำมันจะอยู่ที่ 4.6% ในปี 2030 ก่อนที่จะถึง 13.2% ในปี 2045 เทียบจากรายงานของอุปสงค์ปิโตรเลียมในประเทศไทยในปี 2022 ในสถานการณ์นี้ เราประมาณการแบบ conservative ว่ายอดขาย EV จะคิดเป็นเพียง 20% ในปี 2030 เทียบกับเกณฑ์มาตรฐานของประเทศญี่ปุ่นที่ช้าลงในการรับ EV เทียบกับประเทศอื่นๆ นอกจากนี้ อัตราการใช้ระยะยาวอยู่ที่ 70% จะดึงกลับในปี 2045 (เทียบกับปี 2024 ภายใต้การเปลี่ยนแปลงที่ค่อยเป็นค่อยไป และปี 2035 ได้การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว) 15 ปีหลังจากการเปลี่ยนแปลงในปี 2023 ของเรา ซึ่งสอดคล้องกับอายุรถที่ยาวนานที่สุดที่บริษัทประกันภัยยอมรับสำหรับประเภทประกันภัยชั้นที่ 2 และมากกว่าค่าเฉลี่ยรอบการเปลี่ยนแปลงของรถยนต์ของไทยที่ 5-13 ปีเล็กน้อย

ผู้ค้าน้ำมัน - เร่งปรับตัว

การนำ EV มาใช้จะมีผลกระทบต่อผู้ค้าน้ำมัน เนื่องจากรถยนต์จำนวนน้อยลงจะต้องใช้เชื้อเพลิงแบบดั้งเดิม ส่งผลให้ความต้องการน้ำมันดีเซลและเบนซินลดลง ภายใต้สถานการณ์การเปลี่ยนผ่านทั้งสามสถานการณ์ เราประเมินและเปรียบเทียบผลกระทบต่อ การนำ EV มาใช้ต่อ OR (OR “ซีอี” ราคาที่เหมาะสม 25 บาท) และ PTG (PTG “ซีอี” ราคาที่เหมาะสม 16 บาท)

ภายใต้สถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทั้งสามของเรา เราคาดว่า OR จะได้รับผลกระทบค่อนข้างต่ำจากการนำรถยนต์ไฟฟ้ามาใช้เมื่อเทียบกับ PTG จากการประมาณการของเรา ผลกระทบด้านลบต่อกำไรต่อ OR เป็นผลมาจากการแทนที่น้ำมันในปี 2030 โดยอยู่ในช่วงตั้งแต่ 5% ถึง 7% ของกำไรที่แท้จริงของบริษัทในปี 2022 ในทางตรงกันข้าม PTG คาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านลบที่มีนัยสำคัญมากกว่า 41% ถึง 56%. ในแง่ของ NAV เราประเมินผลกระทบสำหรับ OR ที่ 0.6 ถึง 1.1 บาทต่อหุ้น (2.4% ถึง 4.4% ของเรา) และสำหรับ PTG จะอยู่ที่ 3.2 ถึง 9.2 บาทต่อหุ้น (20% ถึง 58% ของมูลค่าที่เหมาะสมของเรา) ทั้งนี้การประมาณการของเราสำหรับทั้ง OR และ PTG ขึ้นอยู่กับส่วนแบ่งการตลาดล่าสุดและค่าเฉลี่ยในอดีตของ EBITDA ต่อลิตร

รายละเอียดเพิ่มเติม : สามารถอ่านรายงานฉบับเต็มได้ใน “Company Report” (ภาษาอังกฤษ)

สำนักวิจัย บริษัทหลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด

48/8 อาคารทิสโก้ทาวเวอร์ ชั้น 5 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 โทรศัพท์ : (66) 2633-6999 โทรสาร : (66) 2633-6490

Market Insight

E-mail : tiscoresearch@tisco.co.th

รายงานฉบับนี้ไม่ถือว่าเป็นคำแนะนำหรือข้อสรุปใด ๆ ของบริษัทหลักทรัพย์ และจัดทำขึ้นเป็นการเฉพาะเพื่อประโยชน์แก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทเท่านั้น มิให้นำไปเผยแพร่ทางสื่อมวลชนหรือโดยทางอื่นใดที่สโกไม่ได้รับผิดความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นโดยตรงหรือเป็นผลจากการใช้เนื้อหาหรือรายงานฉบับนี้ การนำไปซึ่งข้อมูล บทความ บทวิเคราะห์ และการคาดหมายทั้งหลายที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้เป็นการนำไปใช้โดยผู้ยอมรับความเสี่ยงและเป็นดุลยพินิจของผู้ใช้แต่ผู้เดียว

4 กรกฎาคม 2566



กระแสหลักทรัพย์

เราเห็นปัจจัยหลายประการที่เอื้อต่อความยืดหยุ่นที่มากขึ้นของ OR เมื่อต้องเผชิญกับการนำ EV มาใช้เมื่อเทียบกับ PTG ประการแรก ปริมาณการขายที่มากขึ้นของ OR ในกลุ่มเชิงพาณิชย์ช่วยรองรับการลดลงของยอดขายน้ำมันเชื้อเพลิงขายปลีก ซึ่งเป็นผลมาจากการแทนที่ของความต้องการใช้น้ำมัน การใช้พลังงานไฟฟ้าสำหรับลูกค้าเชิงพาณิชย์ เช่น อุตสาหกรรมการบิน และการผลิตไฟฟ้า ทั้งนี้มีโอกาสน้อยที่จะเกิดขึ้นในทันที ยอดขายเชิงพาณิชย์ (ค่าส่ง) คิดเป็น 51% ของยอดขายน้ำมันในปี 2022 สำหรับ OR แต่เพียง 4% สำหรับ PTG ประการที่สอง ความสำเร็จของ OR ในการพัฒนาและขยายธุรกิจที่ไม่ใช่น้ำมันจะมีบทบาทสำคัญ แหล่งรายได้ที่หลากหลายเหล่านี้ ซึ่งรวมถึงอาหารและเครื่องดื่ม รวมถึงร้านสะดวกซื้อ จะช่วยป้องกันอุปสงค์น้ำมันที่ลดลง ธุรกิจที่ไม่เกี่ยวข้องกับน้ำมัน (non-oil) คิดเป็น 29% ของกำไรขั้นต้นในปี 2022 สำหรับ OR แต่เพียง 19% สำหรับ PTG

กล่าวโดยย่อ ผู้ค้าปลีกน้ำมันจำเป็นต้องยกระดับของพวกเขาอย่างมากกว่านี้ เนื่องจากอนาคตไม่เพียงแต่ต้องแข่งขันกับสถานีบริการน้ำมันอื่น ๆ เท่านั้น แต่ยังต้องแข่งขันกับสถานีชาร์จไฟฟ้าอื่น ๆ ด้วย ซึ่งมี 2 แนวทางที่ผู้ค้าปลีกน้ำมันในประเทศไทยกำลังดำเนินการในเรื่องนี้ 1) ลงทุนในสถานีชาร์จเร็วสาธารณะ (DC) และ 2) กระจายความเสี่ยงจากการทำกำไรที่เกี่ยวข้องกับน้ำมัน OR ได้วางแผนเชิงกลยุทธ์สำหรับ 45% ของงบลงทุนในปี 2023 เพื่อการเติบโตของธุรกิจที่ไม่เกี่ยวข้องกับน้ำมัน (lifestyle) ในขณะที่ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง (ทั้งการขายสถานีขายปลีกน้ำมันและสถานีชาร์จ) คิดเป็นเพียง 22% ของงบประมาณ ในทำนองเดียวกัน PTG ได้กำหนดแผนการลงทุนในปี 2023 ไว้ที่ 42% สำหรับธุรกิจที่ไม่เกี่ยวข้องกับน้ำมัน และ 25% สำหรับธุรกิจน้ำมัน

โรงกลั่น – เป็นปัญหาที่ซับซ้อนมากขึ้น

ผลกระทบต่อโรงกลั่นจากการนำ EV มาใช้นั้นมีหลายแง่มุมด้วยปัจจัยต่างๆ ที่ต้องพิจารณา ประการแรก ความสามารถในการส่งออกผลิตภัณฑ์ที่กลั่นเป็นช่องทางที่มีศักยภาพสำหรับโรงกลั่นในประเทศเพื่อชดเชยอุปสงค์ในประเทศที่ลดลงจากการใช้ EV ดังนั้น พลวัตของการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในระดับโลกจะมีบทบาทสำคัญในการสร้างผลกระทบต่อโรงกลั่น นอกจากนี้ โรงกลั่นยังมีความยืดหยุ่นในการเปลี่ยนเส้นทางการผลิตไปยังภาคส่วนอื่นๆ เช่น ปิโตรเคมี การกระจายความเสี่ยงนี้อาจช่วยให้โรงกลั่นลดผลกระทบจากความต้องการน้ำมันเบนซินและดีเซลที่ลดลงจากส่วนการขนส่ง

การลดผลกระทบต่อบริษัทที่ครอบคลุม TOP (“ซีโอ” ราคาที่เหมาะสม 60 บาท) และ SPRC (“อีโอ” ราคาที่เหมาะสม 11 บาท) เราถือว่าการดำเนินงานของโรงกลั่นของทั้งสองแห่งจะช่วยชดเชยความต้องการน้ำมันในประเทศที่ลดลงด้วยการส่งออกปริมาณทั้งหมดไปต่างประเทศ โดยถือปัจจัยอื่นๆคงที่ ด้วยเหตุนี้ ผลกระทบด้านผลประโยชน์ส่วนใหญ่มักจะมาจากความเสี่ยงเบี่ยงแปรกันในประเทศ ซึ่งคาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 1-2 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล และได้รับอิทธิพลหลักจากปัจจัยต่าง ๆ เช่น ค่าระวางเรือ (Freight Parity) ภายใต้การคาดการณ์นี้ เราเชื่อว่าผลกระทบต่อผลประโยชน์ของทั้ง TOP และ SPRC นั้นน่าจะถูกจำกัดไว้ที่น้อยกว่า 2% เท่านั้น (เมื่อเทียบกับผลประโยชน์ที่ทำได้ในปี 2022) ในช่วงการประเมินปี 2023-2045

เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการนำ EV ไปใช้อย่างถาวร มีกลยุทธ์ต่างๆ มากมายที่โรงกลั่นสามารถนำมาใช้ได้ ทางเลือกหนึ่งคือการลงทุนในหน่วย coker ซึ่งสามารถอัพเกรดเพื่อผลิตปิโตรเลียมโค้ก (petcoke) ได้มากขึ้น ซึ่งเป็นวัสดุที่มีค่าที่ใช้ในการผลิต graphite anode

สำหรับแบตเตอรี่ นอกจากนี้ โรงกลั่นอาจพิจารณาเปลี่ยนแปลงธุรกิจของตนโดยกระจายไปสู่ภาคเคมีหรือสำรวจการผลิตเชื้อเพลิงทางเลือกเช่น ไฮโดรเจน

รายละเอียดเพิ่มเติม : สามารถอ่านรายงานฉบับเต็มได้ใน “Company Report” (ภาษาอังกฤษ)

สำนักวิจัย บริษัทหลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด

48/8 อาคารทิสโก้ทาวเวอร์ ชั้น 5 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 โทรศัพท์ : (66) 2633-6999 โทรสาร : (66) 2633-6490

Market Insight

E-mail : tiscoresearch@tisco.co.th

รายงานฉบับนี้ไม่ถือว่าเป็นคำแนะนำหรือข้อชี้ชวนให้ซื้อหรือขายหลักทรัพย์ และจัดทำขึ้นเป็นการเฉพาะเพื่อประโยชน์แก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทเท่านั้น มิให้นำไปเผยแพร่หรือสื่อสารต่อผู้อื่นโดยทางอื่นใด ที่ก่อให้เกิดความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นโดยตรงหรือเป็นผลจากการใช้เนื้อหาหรือรายงานฉบับนี้ การนำไปใช้ข้อมูล บทความ บทความวิเคราะห์ และการคาดหมายทั้งหลายที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้เป็นการนำไปใช้โดยผู้ใช้ยอมรับความเสี่ยงและเป็นดุลยพินิจของผู้ใช้แต่ผู้เดียว

4 กรกฎาคม 2566

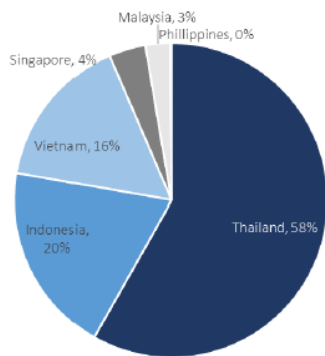
กระแสหลักทรัพย์

โรงงานในประเทศไทยกำลังใช้แนวทางต่างๆ เพื่อปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงของตลาดที่เปลี่ยนแปลงไป ตัวอย่างเช่น TOP ได้ทำการลงทุนเชิงกลยุทธ์ในสัดส่วนการถือหุ้น 15% ของ Chandra Asri ซึ่งเป็นผู้ผลิตปิโตรเคมีในอินโดนีเซีย SPRC ใช้แนวทางที่แตกต่างออกไปโดยการเข้าสู่ธุรกิจค้าปลีกน้ำมันผ่านการเข้าซื้อสินทรัพย์จากบริษัทแม่อย่าง Chevron

ในแง่ของการลงทุนไปกับสินทรัพย์ถาวรของบริษัท (CAPEX) TOP ได้จัดสรรเงิน 270 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากทั้งหมด 1.1 พันล้านเหรียญสหรัฐสำหรับการลงทุน Olefins ผ่าน Chandra Asri สำหรับปี 2023 ถึง 2026 CAPEX ที่เหลืออยู่สำหรับ CFP (โครงการเชื้อเพลิงสะอาด – โครงการขยายการกลั่น) คือ 5.56 พันล้านดอลลาร์สหรัฐสำหรับปี 2023 และ 2026 ในขณะเดียวกัน SPRC มุ่งมั่นที่จะใช้เงินประมาณ 90 ล้านดอลลาร์สหรัฐเพื่อซื้อธุรกิจค้าปลีกน้ำมันของเชฟรอน (ธุรกิจเชื้อเพลิง) ซึ่งมีกำหนดในปี 2024 นอกเหนือจากการลงทุนด้านการค้าปลีกน้ำมันเฉพาะนี้แล้ว SPRC ยังใช้จ่ายเป็นประจำประมาณ 20-30 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปีสำหรับการดำเนินการกลั่น และอีก 100-130 ล้านดอลลาร์สหรัฐสำหรับการซ่อมบำรุง complex-wide ครั้งใหญ่ (การซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ครั้งต่อไป กำหนดไว้ในปี 2025) ■

Figure 1. Thailand is now dominating the EV market in ASEAN, accounting for 58% of EV sales in the region

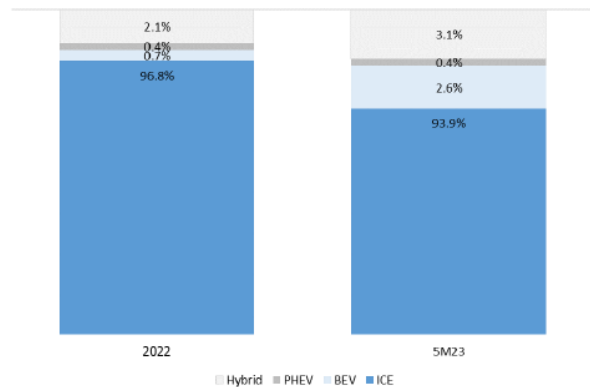
SEA region EV sales by major countries (as of 2022)



Source: Counterpoint's Global Passenger Electric Vehicle Model Sales Tracker for 4Q22

Figure 2. xEV vs. total new car registrations; 5M23 vs. FY2022

% of total new registered vehicles



Source: Department of Land Transport

รายละเอียดเพิ่มเติม : สามารถอ่านรายงานฉบับเต็มได้ใน “Company Report” (ภาษาอังกฤษ)

สำนักวิจัย บริษัทหลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด

48/8 อาคารทิสโก้ทาวเวอร์ ชั้น 5 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 โทรศัพท์ : (66) 2633-6999 โทรสาร : (66) 2633-6490

รายงานฉบับนี้ไม่ถือว่าเป็นคำแนะนำหรือข้อชี้แนะหรือขายหลักทรัพย์ และจัดทำขึ้นเป็นการเฉพาะเพื่อประโยชน์แก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทเท่านั้น มิให้นำไปเผยแพร่ทางสื่อมวลชนหรือโดยทางอื่นใด ทิสโก้ไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นโดยตรงหรือเป็นผลจากการใช้เนื้อหาหรือรายงานฉบับนี้ การนำไปซึ่งข้อมูล บทความ บทวิเคราะห์ และการคาดหมายทั้งหลายที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ เป็นการนำไปใช้โดยผู้ยอมรับความเสี่ยงและเป็นดุลยพินิจของผู้ใช้แต่ผู้เดียว

Market Insight

E-mail : tiscoresearch@tisco.co.th

4 กรกฎาคม 2566

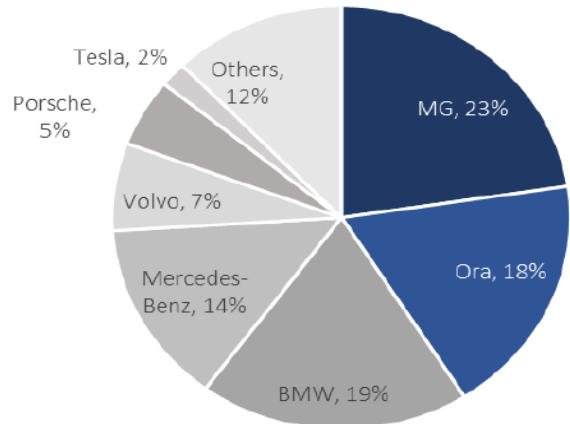
กระแสหลักทรัพย์

Figure 3. Chinese automakers bringing more affordable EV to Thailand

Examples of EV Models available in Thailand	Country of origin	Starting price (Bt)
Lexus UX 300e	Japan	3,490,000
BMW iX3M Sport	Germany	3,399,000
Volvo XC40	Sweden	2,590,000
Mini Cooper SE	England	2,290,000
Toyota bZ4X 2023	Japan	1,836,000
Tesla Model 3	US	1,759,000
Nissan Leaf	Japan	959,000
MG4	China	869,000
BYD Dolphin	China	799,999
ORA Good Cat	China	763,000
Nissan Kicks e-power 2022	Japan	759,000
MG ZS	China	689,000
NETA V	China	549,000
FOMM One	Japan	499,000
POCCO MM	China	399,000
Volt City EV	China	385,000
Wuling Mini EV	China	369,000
Takano TTE 500	Japan	369,000

Source: Various newspapers, Carsome, TISCO Research

Figure 4. Chinese automaker brands captured over c40% of BEV and PHEV sales in Thailand in 2022



Source: Statista

Figure 5. MG, GWM, BYD and Neta have established a presence in Thailand; Changan Automobile and GAC Aion recently announced local manufacturing investments

Company / Brand	Announced date	Accumulated investment* (Bt bn)	Production capacity (vehicles per year)
Changan Automobile	Apr-23	9.8	100,000
GAC Aion	Apr-23	6.4	100,000
BYD	Sep-22	17.9	150,000
DFSK-VOLT City	Aug-22	0.4	4,000

*As of April 2023, Source: Marketeer Online

รายละเอียดเพิ่มเติม : สามารถอ่านรายงานฉบับเต็มได้ใน **“Company Report”** (ภาษาอังกฤษ)

สำนักวิจัย บริษัทหลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด

48/8 อาคารทิสโก้ทาวเวอร์ ชั้น 5 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 โทรศัพท์ : (66) 2633-6999 โทรสาร : (66) 2633-6490

รายงานฉบับนี้ไม่ถือว่าเป็นคำแนะนำหรือคำชี้ชวนให้ซื้อหรือขายหลักทรัพย์ และจัดทำขึ้นเป็นการเฉพาะเพื่อประโยชน์แก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทเท่านั้น มิให้นำไปเผยแพร่ทางสื่อมวลชนหรือโดยทางอื่นใด ทิสโก้ไม่ยอมรับผิดต่อความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นโดยตรงหรือเป็นผลจากการใช้เนื้อหาหรือรายงานฉบับนี้ การนำไปซึ่งข้อมูล บทความวิเคราะห์ และการคาดหมายทั้งหลายที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ เป็นการนำไปใช้โดยผู้ใช้อยอมรับความเสี่ยงและเป็นดุลยพินิจของผู้ใช้แต่ผู้เดียว

Market Insight

E-mail : tiscoresearch@tisco.co.th

4 กรกฎาคม 2566

กระแสหลักทรัพย์

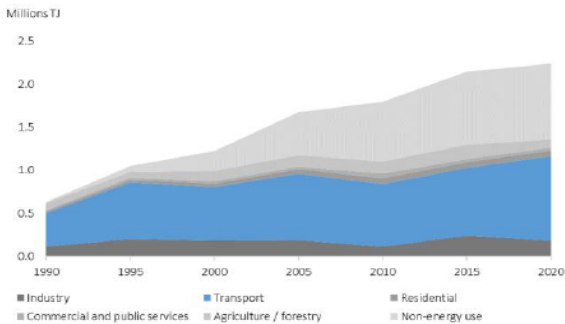
Figure 6. The introduction of the current national EV package (EV package 2) in 2H22 marked another significant breakthrough in Thailand's efforts to promote the adoption of EVs

Passenger cars (with SRP below Bt2mn or Bt2-7mn)	
CBU: Duty rate reduction for CBU imported under FTA (From 80% to 0%-60%)	
RRSP < Bt2mn Battery capacity >10kWh No FTA utilization (Duty reduced to 40%)	RRSP: Bt2-7mn Battery capacity >30kWh No FTA utilization (Duty reduced to 60%)
Goods imported under an FTA at a duty rate of over 40% (Duty further reduced for 40%)	Goods imported under an FTA at a duty rate of over 20% (Duty further reduced for 20%)
Goods imported under an FTA at a duty rate of less than 40% (Duty exempted)	Goods imported under an FTA at a duty rate of less than 20% (Duty exempted)
CBU & CKD: Excise tax reduction from 8% to 2%	Excise subsidy: Bt0.07mn-Bt0.15mn/unit

Eligibility conditions
CBU must be imported during 2022-2023 / CKD must be produced from 2022-2025
Must sign MOU or agreement with Excise Department
Must obtain letter certifying eligibility for EV tax incentive issued by Excise Department
Manufacturer must place back guarantee
Must offset the imported CBU with local production at the ratio of 1:1 or 1:1.5 in order to obtain excise subsidy
After 1 Jan 2026, must use locally-produced battery

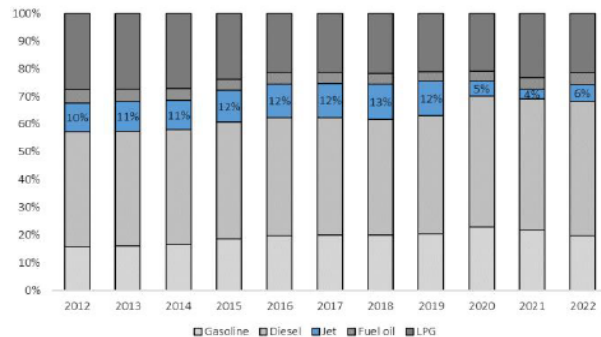
Source: BOI, TISCO Research

Figure 7. Transportation accounted for 44% of Thailand's oil product consumption in FY2020



Source: IEA

Figure 8. Aviation fuel accounted for 4-13% of total petroleum sales in Thailand in 2012-22



Source: EPPO

รายละเอียดเพิ่มเติม : สามารถอ่านรายงานฉบับเต็มได้ใน “Company Report” (ภาษาอังกฤษ)

สำนักวิจัย บริษัทหลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด

48/8 อาคารทิสโก้ทาวเวอร์ ชั้น 5 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 โทรศัพท์ : (66) 2633-6999 โทรสาร : (66) 2633-6490

รายงานฉบับนี้ไม่ถือว่าเป็นคำแนะนำหรือข้อชี้ชวนให้ซื้อหรือขายหลักทรัพย์ และจัดทำขึ้นเป็นการเฉพาะเพื่อประโยชน์แก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทเท่านั้น มิให้นำไปเผยแพร่ทางสื่อมวลชนหรือโดยทางอื่นใด ทิสโก้ไม่ต้องการรับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นโดยตรงหรือเป็นผลจากการใช้เนื้อหาหรือรายงานฉบับนี้ การนำไปซึ่งข้อมูล บทความ บทวิเคราะห์ และการคาดหมายทั้งหลายที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ เป็นการนำไปใช้โดยผู้ใช้อยอมรับความเสี่ยงและเป็นดุลยพินิจของผู้ใช้แต่ผู้เดียว

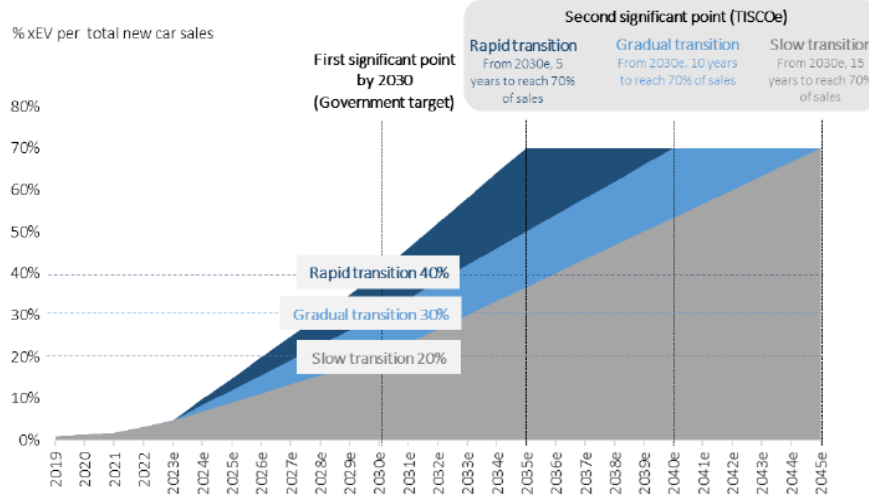
Market Insight

E-mail : tiscoresearch@tisco.co.th

4 กรกฎาคม 2566

กระแสหลักทรัพย์

Figure 9. Three potential EV adoption scenarios with two significant milestones: the projected adoption rate in 2030e and the point at which Thailand achieves a 70% adoption rate



Source: IEA, EPPO, Department of Land Transport, TISCO estimates

Figure 10. Under the three scenarios, we anticipate that by 2030e, EVs will account for 20%/30%/40% of Thailand’s total vehicle fleet, using the targeted adoption rates for Japan, Thailand, and China as benchmarks

	Target of EV adoption rate by 2030
Thailand	30% of total vehicle production (two/three-wheelers, LDVs and urban buses) to be EVs by 2030 (Government's ambition)
China	Proportion of new energy and clean energy-powered transport to reach around 40% by 2030 (Government's ambition)
Japan	The government wishes to increase the ratio of new vehicle sales for electric vehicles and plug-in hybrids to 20-30% by 2030
Singapore	No new diesel car or taxi registrations from 2025, and all new registrations to be EV, PHEV, or FCEV by 2030
Malaysia	The Government under the LCMB is to achieve at least 15% of EV out of the total industry volume (TIV) by 2030
Indonesia	Raise the Market Share of Electric Vehicles to 25% of Total Vehicle Sales by 2030
India	20-30% share of BEVs and PHEVs, 30-40% share of HEVs and 3% share of FCEVs in passenger LDV sales by 2030.
Taiwan	EVs to make up 100% of private passenger car sales by 2040; 30% by 2030; and 60% by 2035.
Korea	50% of new sales to be BEV, HEV, PHEV, FCEVs by 2025, and 80% by 2030
U.S.	50% of all new vehicles sold to be zero-emissions in 2030
Austria	100% share of ZEVs in new car, light commercial, and two-wheeler sales by 2030.
Denmark	End the sale of new petrol and diesel cars from 2030, and PHEVs from 2035.
Germany	100% of all new or replacement vehicles to be environmentally friendly drive technologies by 2030, and by 2025 at least 50% of which will be electric drives.
Ireland	100% of sales passenger LDV sales to be EVs by 2030 (2023 reiteration of 100% sales target and formalisation of 30% stock target, ca. 950 000)
Netherlands	100% ZEV share of car sales by 2030
Switzerland	Sales shares of 28% in 2025, 60% in 2030, and 100% from 2040 for BEV, PHEV, and FCEV. BEV and FCEV only from 2050
U. K.	Phase out date for the sale of new petrol and diesel cars and vans by 2030. All new cars and vans be fully zero emission at the tailpipe from 2035

Source: BOI, IEA, China Association of Automobile Manufacturers, TISCO Research

รายละเอียดเพิ่มเติม : สามารถอ่านรายงานฉบับเต็มได้ใน “Company Report” (ภาษาอังกฤษ)

สำนักวิจัย บริษัทหลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด

48/8 อาคารทิสโก้ทาวเวอร์ ชั้น 5 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 โทรศัพท์ : (66) 2633-6999 โทรสาร : (66) 2633-6490

Market Insight

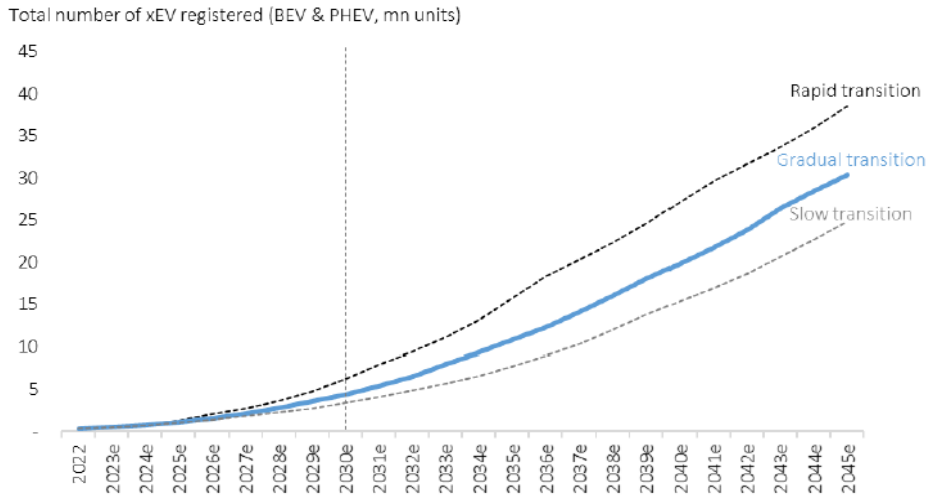
E-mail : tiscoresearch@tisco.co.th

รายงานฉบับนี้ไม่ถือว่าเป็นคำแนะนำหรือคำชี้ชวนให้ซื้อหรือขายหลักทรัพย์ และจัดทำขึ้นเป็นการเฉพาะเพื่อประโยชน์แก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทเท่านั้น มิให้นำไปเผยแพร่ทางสื่อมวลชนหรือโดยทางอื่นใด ที่สโกไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นโดยตรงหรือเป็นผลจากการใช้เนื้อหาหรือรายงานฉบับนี้ การนำไปซึ่งข้อมูล บทความวิเคราะห์ และการคาดหมายทั้งหลายที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ เป็นการนำไปใช้โดยผู้ใช้อย่างมีความเสี่ยงและเป็นดุลยพินิจของผู้ใช้แต่ผู้เดียว

4 กรกฎาคม 2566

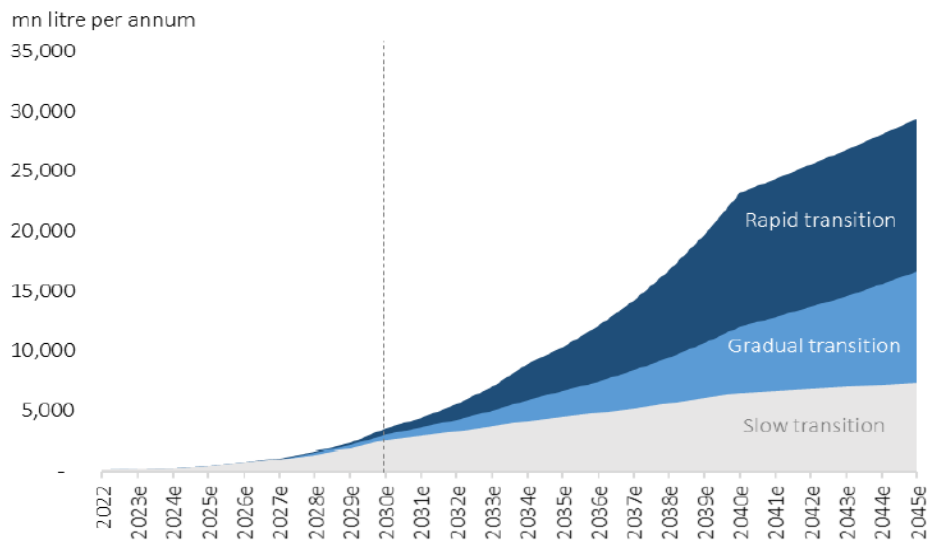
กระแสหลักทรัพย์

Figure 11. Our projections indicate that the number of xEV vehicles in Thailand will reach 3.3-6.3mn by 2030e, jumping to 24.8-38.5mn by 2045e



Source: IEA, EPPO, Department of Land Transport, TISCO estimates

Figure 12. We anticipate oil demand displacement of 2.5-3.5bn litres by 2030e and 7.3-29.4bn litres by 2045e



Source: IEA, EPPO, Department of Land Transport, TISCO estimates

รายละเอียดเพิ่มเติม : สามารถอ่านรายงานฉบับเต็มได้ใน “Company Report” (ภาษาอังกฤษ)

สำนักวิจัย บริษัทหลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด

48/8 อาคารทิสโก้ทาวเวอร์ ชั้น 5 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 โทรศัพท์ : (66) 2633-6999 โทรสาร : (66) 2633-6490

รายงานฉบับนี้ไม่ถือว่าเป็นคำแนะนำหรือข้อชี้ชวนให้ซื้อหรือขายหลักทรัพย์ และจัดทำขึ้นเป็นการเฉพาะเพื่อประโยชน์แก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทเท่านั้น มิให้นำไปเผยแพร่ทางสื่อมวลชนหรือโดยทางอื่นใด ทิสโก้ไม่ต้องการรับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นโดยตรงหรือเป็นผลจากการใช้เนื้อหาหรือรายงานฉบับนี้ การนำไปซึ่งข้อมูล บทความวิเคราะห์ และการคาดหมายทั้งหลายที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ เป็นการนำไปใช้โดยผู้ใช้อยอมรับความเสี่ยงและเป็นดุลยพินิจของผู้ใช้แต่ผู้เดียว

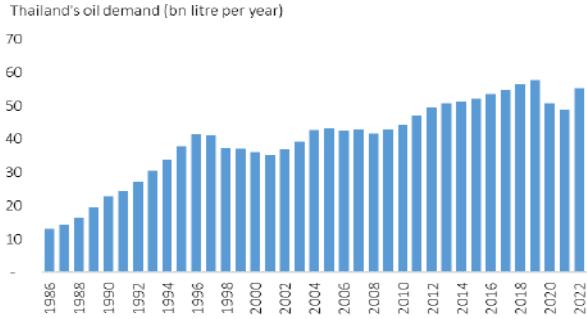
Market Insight

E-mail : tiscoresearch@tisco.co.th

4 กรกฎาคม 2566

กระแสหลักทรัพย์

Figure 13. In 2022, Thailand consumed 55bn litres of petroleum products



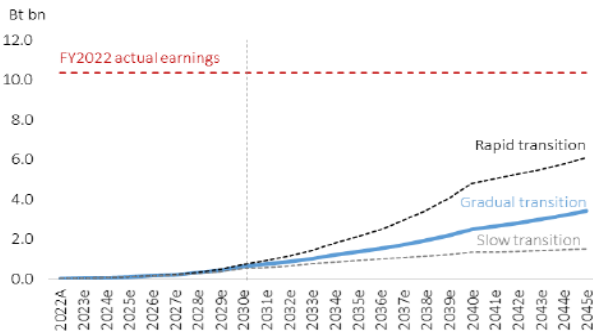
Source: EPPD

Figure 14. Key assumptions for our oil demand displacement estimates

Key assumptions for oil demand calculation	4-wheelers	2-wheelers	Buses
Average mileage of Thailand's vehicles (km/vehicle)	15,000	8,000	100,000
Average fuel in-use for Thailand (Km/liter)	10	24	3

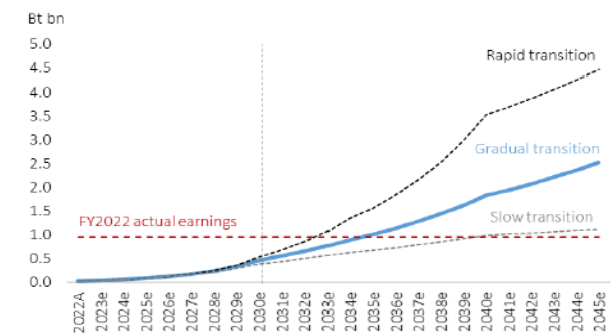
Source: EPPD, BMTA, World bank, TISCO estimates

Figure 15. OR negative earnings impact from oil displacement estimated at 5% to 7% for 2030e (using actual earnings in 2022)



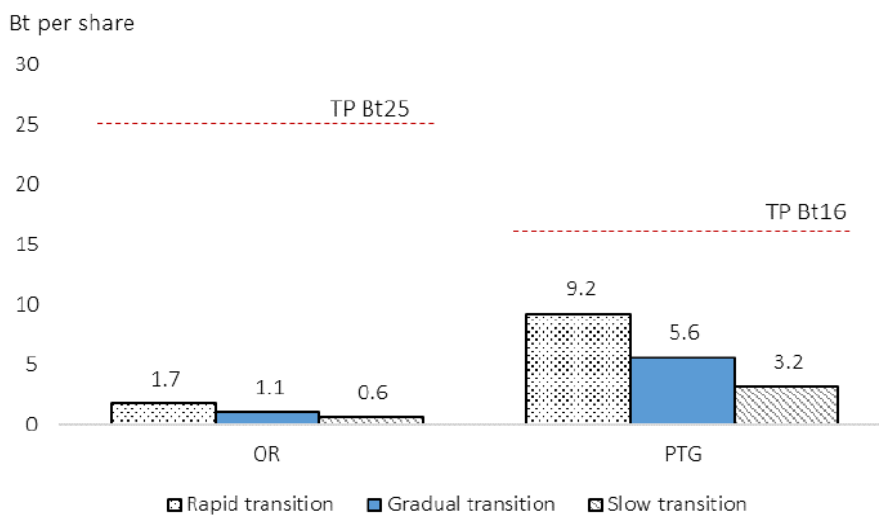
Source: TISCO estimates

Figure 16. PTG negative earnings impact from oil displacement estimated at 41% to 56% for 2030e (using actual earnings in 2022)



Source: TISCO estimates

Figure 17. We estimate impact for OR at Bt0.6 to Bt1.1 per share (2.4% to 4.4% of our TP), and for PTG at Bt3.2 to Bt9.2 per share (20% to 58% of our TP)



Source: TISCO estimates

รายละเอียดเพิ่มเติม : สามารถอ่านรายงานฉบับเต็มได้ใน “Company Report” (ภาษาอังกฤษ)

สำนักวิจัย บริษัทหลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด

48/8 อาคารทิสโก้ทาวเวอร์ ชั้น 5 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 โทรศัพท์ : (66) 2633-6999 โทรสาร : (66) 2633-6490

รายงานฉบับนี้ไม่ถือว่าเป็นคำแนะนำหรือข้อชี้แนะหรือขายหลักทรัพย์ และจัดทำขึ้นเป็นการเฉพาะเพื่อประโยชน์แก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทเท่านั้น มิให้นำไปเผยแพร่ทางสื่อมวลชนหรือโดยทางอื่นใด ทิสโก้ไม่ยอมรับผิดความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นโดยตรงหรือเป็นผลจากการใช้เนื้อหาหรือรายงานฉบับนี้ การนำไปซึ่งข้อมูล บทความวิเคราะห์ และการคาดหมายทั้งหลายที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ เป็นการนำไปใช้โดยผู้ยอมรับความเสี่ยงและเป็นดุลยพินิจของผู้ใช้แต่ผู้เดียว

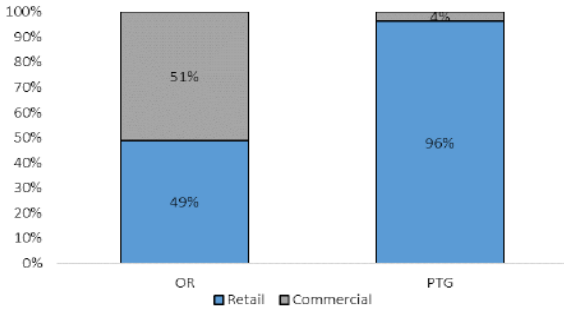
Market Insight

E-mail : tiscoresearch@tisco.co.th

4 กรกฎาคม 2566

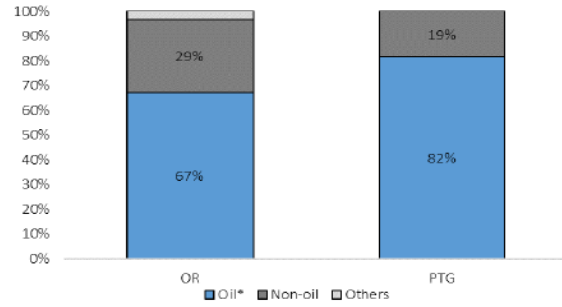
กระแสหลักทรัพย์

Figure 18. Commercial sales (wholesale) accounted for 51% of oil sales volume in 2022 for OR, but only 4% for PTG



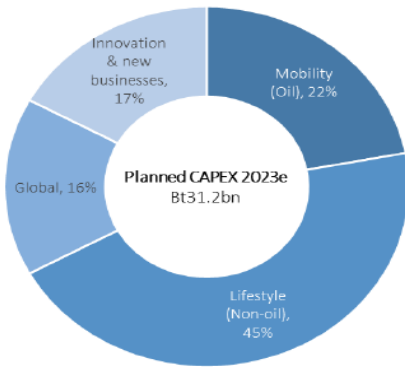
Source: Company data

Figure 19. Non-oil segments accounted for 29% of gross profit in 2022 for OR, but only 19% for PTG



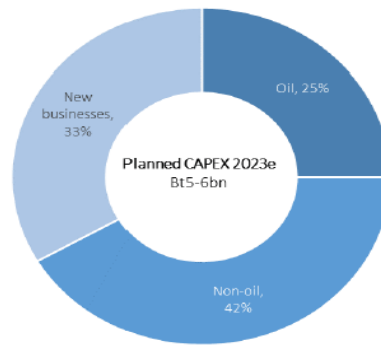
*Including LPG and other mobility-related revenues, Source: Company data, TISCO Research

Figure 20. OR has planned 45% of its 2023e CAPEX budget for non-oil growth, while mobility-related businesses account for only 22%



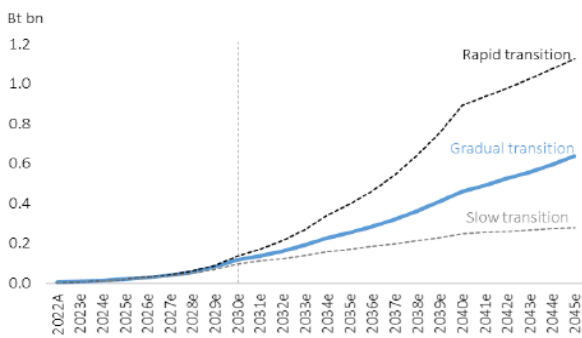
Source: Company data

Figure 21. PTG has set c42% of its 2023e investment plan for non-oil businesses and only c25% for the oil businesses



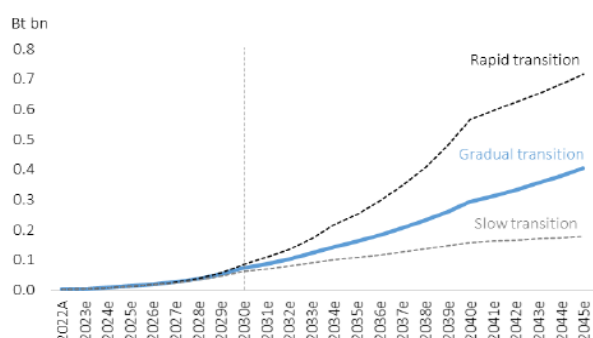
Source: Company data

Figure 22. Considering only the loss in domestic premium, we estimate earnings loss from EV adoption for TOP to be minimal (versus its Bt32.7bn earnings achieved in 2022)



Source: IEA, Company data, TISCO estimates

Figure 23. Considering only the loss in domestic premium, we estimate earnings loss from EV adoption for SPRC to be minimal (versus its Bt7.7bn earnings achieved in 2022)



Source: IEA, Company data, TISCO estimates

รายละเอียดเพิ่มเติม : สามารถอ่านรายงานฉบับเต็มได้ใน “Company Report” (ภาษาอังกฤษ)

สำนักวิจัย บริษัทหลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด

48/8 อาคารทิสโก้ทาวเวอร์ ชั้น 5 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 โทรศัพท์ : (66) 2633-6999 โทรสาร : (66) 2633-6490

Market Insight

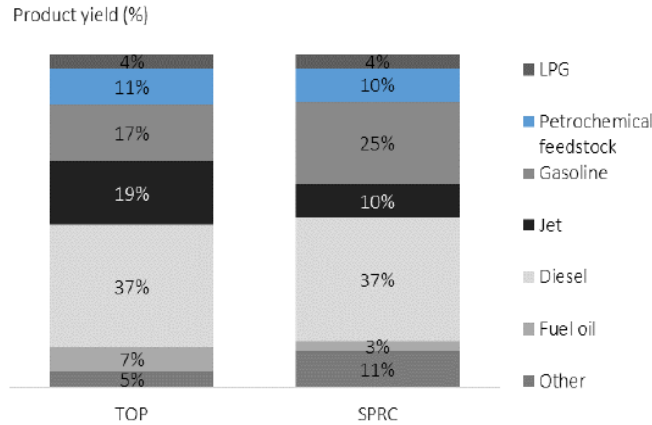
E-mail : tiscoresearch@tisco.co.th

รายงานฉบับนี้ไม่ถือว่าเป็นคำแนะนำหรือคำชี้ชวนให้ซื้อหรือขายหลักทรัพย์ และจัดทำขึ้นเป็นการเฉพาะเพื่อประโยชน์แก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทเท่านั้น มิให้นำไปเผยแพร่ทางสื่อมวลชนหรือโดยทางอื่นใด ทิสโก้ไม่ต้องการรับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นโดยตรงหรือเป็นผลจากการใช้เนื้อหาหรือรายงานฉบับนี้ การนำไปซึ่งข้อมูล บทความ บทวิเคราะห์ และการคาดหมายทั้งหลายที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ เป็นการนำไปใช้โดยผู้ยอมรับความเสี่ยงและเป็นดุลยพินิจของผู้ใช้แต่ผู้เดียว

4 กรกฎาคม 2566

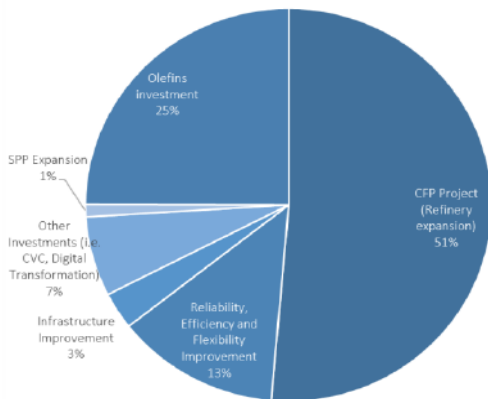
กระแสหลักทรัพย์

Figure 24. Refineries could consider exploring the production of alternative fuels. Currently, petrochemical products account for only 10% of total yield



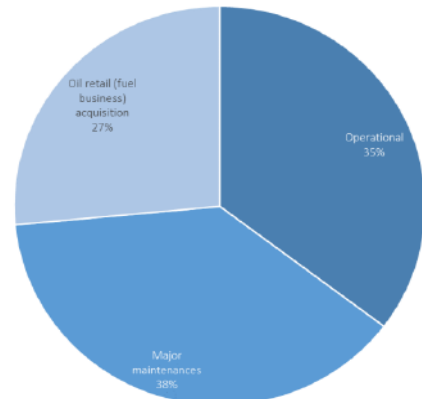
Source: Company data

Figure 25. TOP has allocated USD270mn out of a total of USD1.1bn for Olefins investment for 2023e-26e



Source: Company data

Figure 26. SPRC to spend 27% of its CAPEX in 2023e-26e for acquisition of oil retail (fuel) businesses



Source: Company data, TISCO estimates

รายละเอียดเพิ่มเติม : สามารถอ่านรายงานฉบับเต็มได้ใน “Company Report” (ภาษาอังกฤษ)

สำนักวิจัย บริษัทหลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด

48/8 อาคารทิสโก้ทาวเวอร์ ชั้น 5 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 โทรศัพท์ : (66) 2633-6999 โทรสาร : (66) 2633-6490

รายงานฉบับนี้ไม่ถือว่าเป็นคำแนะนำหรือข้อชี้ชวนให้ซื้อหรือขายหลักทรัพย์ และจัดทำขึ้นเป็นการเฉพาะเพื่อประโยชน์แก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทเท่านั้น มิให้นำไปเผยแพร่ทางสื่อมวลชนหรือโดยทางอื่นใด ทิสโก้ไม่ต้องการรับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นโดยตรงหรือเป็นผลจากการใช้เนื้อหาหรือรายงานฉบับนี้ การนำไปซึ่งข้อมูล บทความ บทวิเคราะห์ และการคาดการณ์ทั้งหลายที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ เป็นการนำไปใช้โดยผู้ยอมรับความเสี่ยงและเป็นดุลยพินิจของผู้ใช้แต่ผู้เดียว

Market Insight
E-mail : tiscoresearch@tisco.co.th

4 กรกฎาคม 2566