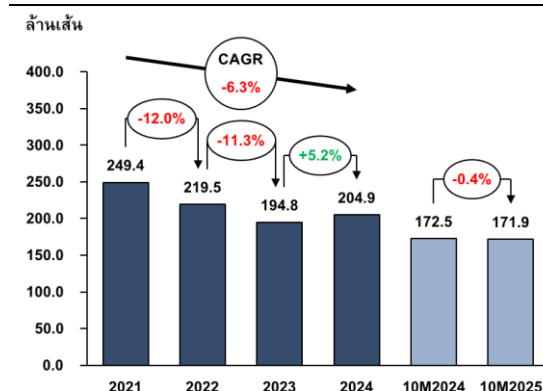


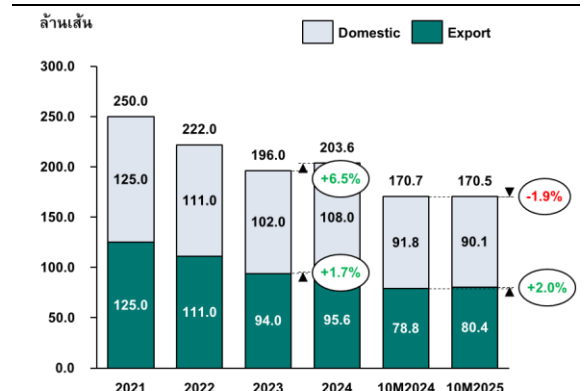
ภาพรวมธุรกิจ

- คาร์บอนแบล็ค (Carbon Black)** คือ อนุภาคคาร์บอนที่ผ่านกระบวนการทางวิศวกรรม โดยในสภาวะปกติ คาร์บอนแบล็คจะมีลักษณะเป็นผงละเอียดสีดำ ซึ่งผลิตขึ้นโดยกระบวนการควบคุมการเผาไหม้และไพโรไลซิส (Pyrolyzing) ของกากน้ำมันหรือก๊าซธรรมชาติบางส่วนด้วยอุณหภูมิสูง โดยคาร์บอนแบล็คมีบทบาทสำคัญในการเสริมความแข็งแรง ความสวยงาม ความทนทาน และความปลอดภัยให้กับผลิตภัณฑ์ต่างๆ ในชีวิตประจำวัน ครอบคลุมสินค้าจำเป็น เช่น ยางรถยนต์ ซิลกันน้ำตามขอบประตูรถยนต์และสายพาน ส่วนประกอบพลาสติก สี หมึกพิมพ์ และสารเคลือบ นอกจากนี้ คาร์บอนแบล็คยังทำหน้าที่ช่วยให้ผลิตภัณฑ์มีสีเข้มตามต้องการเหมาะสำหรับการใช้งานที่หลากหลาย ตั้งแต่กล่องบรรจุอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ไปจนถึงสีเคลือบรถยนต์ และเครื่องใช้ในครัวเรือน รวมถึงช่วยเพิ่มความทนทานต่อรังสี UV ให้กับผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติก ทำให้ใช้งานได้นานขึ้น (ที่มา: ADITYA BIRLA GROUP) สำหรับตลาดคาร์บอนแบล็คของไทยเป็นส่วนหนึ่งในห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตที่สำคัญ อีกทั้งไทยยังเป็นผู้ผลิตยางธรรมชาติรายใหญ่ที่สุดของโลก จึงทำให้ไทยเป็นฐานการผลิตยางรถที่สำคัญแห่งหนึ่งในภูมิภาค โดยคาร์บอนแบล็คส่วนใหญ่ถูกนำไปใช้ในอุตสาหกรรมผลิตยางรถคิดเป็นสัดส่วน 70% ตามมาด้วยผลิตภัณฑ์ยางเทคนิคสัดส่วน 20% และส่วนที่เหลืออีกราว 10% ใช้ในอุตสาหกรรมอื่นๆ เช่น พลาสติก สี และหมึก (ที่มา: บริษัท เบสตัน กรุ๊ป จำกัด)
- ความต้องการใช้คาร์บอนแบล็คมีความสัมพันธ์โดยตรงกับปริมาณการผลิตยางรถ** เนื่องจากคาร์บอนแบล็คเป็นวัตถุดิบหลักในการเสริมความแข็งแรง ความทนทาน และสมรรถนะของยางรถ ดังนั้น ทิศทางอุปสงค์ต่อคาร์บอนแบล็คจึงขึ้นอยู่กับความต้องการในอุตสาหกรรมยางรถเป็นสำคัญ ซึ่งสามารถอธิบายผ่านอุปสงค์สืบเนื่อง (Derived Demand) ของยางรถใน 2 มิติหลัก ได้แก่ ความต้องการยางรถเพื่อรองรับการผลิตยานยนต์ใหม่และความต้องการยางรถในตลาดอะไหล่ทดแทน (Replacement Market) จากข้อมูลในช่วง 10 เดือนแรกปี 2568 ปริมาณการผลิตยางรถชะลอลงเล็กน้อย 0.4%YoY ตามปริมาณการจำหน่ายในประเทศที่ปรับลดลง 1.9%YoY สอดคล้องกับปริมาณการผลิตรถยนต์ที่หดตัว 2.8%YoY ส่วนหนึ่งเป็นผลจากตลาดรถยนต์ในประเทศที่ถูกกดดันจากกำลังซื้อที่อ่อนแอ อย่างไรก็ตาม ความต้องการเปลี่ยนยางรถตามอายุการใช้งานในตลาดอะไหล่ทดแทนจะยังมีแนวโน้มเติบโตตามยอดจดทะเบียนรถยนต์สะสมที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยเฉพาะยอดรถยนต์จดทะเบียนสะสมที่มีอายุมากกว่า 5 ปี ที่มีสัดส่วนถึงกว่า 82.8% ของยอดจดทะเบียนสะสมทั้งหมด ซึ่งนับเป็นปัจจัยที่ช่วยประคับประคองระดับการผลิตในภาพรวมไม่ให้หดตัวสูงในช่วงที่ผ่านมา

รูปที่ 1 ปริมาณการผลิตยางรถของไทย



รูปที่ 2 ปริมาณการจำหน่ายในประเทศและส่งออกยางรถของไทย



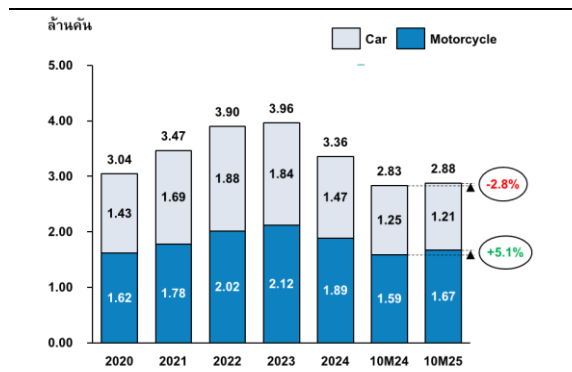
ที่มา : วิเคราะห์โดยวิจัยธุรกิจ บมจ. ธนาการแลนต์ แอนด์ เฮาส์ จากข้อมูลของสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

หมายเหตุ : ข้อมูลยางรถอยู่ในกลุ่ม TSIC 22111 และ 22112

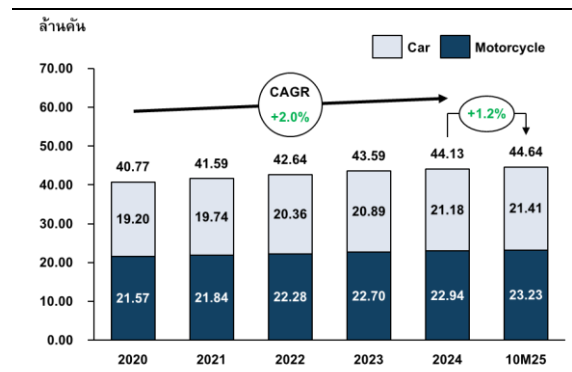
Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาการแลนต์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ ธนาการฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

รูปที่ 3 ปริมาณการผลิตยานยนต์ของไทย



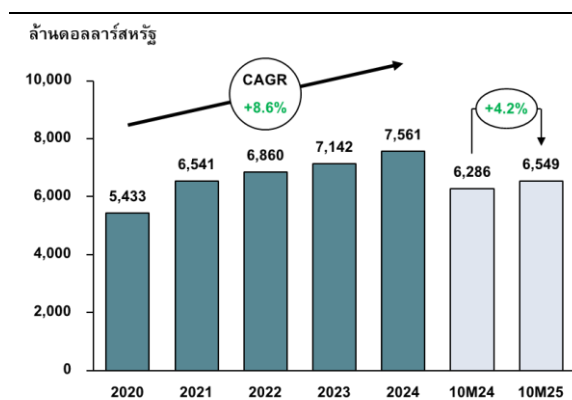
รูปที่ 4 ยอดจดทะเบียนยานยนต์สะสมของไทย



ที่มา : วิเคราะห์โดยวิจัยธุรกิจ บมจ. ธนาкарแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จากข้อมูลของสมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และกรมการขนส่งทางบก

- ขณะเดียวกันการส่งออกยางรถเป็นอีกช่องทางสำคัญที่ช่วยหนุนความต้องการใช้คาร์บอนแบล็คในการผลิตยางรถเพื่อการส่งออก พิจารณาได้จากปริมาณและมูลค่าการส่งออกยางรถในช่วง 10 เดือนแรกปี 2568 ที่ยังขยายตัวได้ โดยเพิ่มขึ้น 2.0%YoY และ 4.2%YoY ตามลำดับ สะท้อนว่าความต้องการยางรถจากตลาดต่างประเทศยังอยู่ในระดับที่เอื้อต่อการรักษาระดับการผลิตของผู้ประกอบการในประเทศ แม้ภาวะอุปสงค์ภายในประเทศจะชะลอตัว โดยตลาดสำคัญ 5 อันดับแรก ยังคงขยายตัวได้ โดยเฉพาะตลาดสหรัฐ ซึ่งครองส่วนแบ่งตลาดอันดับ 1 มูลค่า 2,991.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วน 45.7% โดยเติบโต 3.2%YoY ส่วนตลาดญี่ปุ่นและจีนกลับมาเติบโตสูงจากช่วงก่อนหน้านี้ที่หดตัว

รูปที่ 5 มูลค่าการส่งออกยางรถของไทย



ตารางที่ 1 ตลาดส่งออกยางรถที่สำคัญของไทย

ประเทศ	มูลค่า (Million USD)		สัดส่วน (%) 10M25	%YoY 10M25
	2024	10M25		
สหรัฐอเมริกา	3,529.9	2,991.6	45.7	+3.2
เกาหลีใต้	371.2	338.2	5.2	+9.3
ออสเตรเลีย	302.4	260.1	4.0	+0.5
ญี่ปุ่น	250.2	247.7	3.8	+18.7
มาเลเซีย	234.1	208.6	3.2	+2.6
เวียดนาม	200.8	187.6	2.9	+13.3
จีน	158.5	150.7	2.3	+14.1
อื่นๆ	2,514.4	2,164.9	33.1	+2.7
รวม	7,561.5	6,549.4	100.0	+4.2

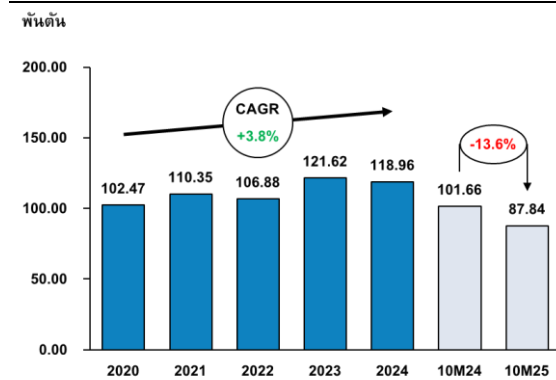
ที่มา : วิเคราะห์โดยวิจัยธุรกิจ บมจ. ธนาкарแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จากข้อมูลของกระทรวงพาณิชย์ (HS Code 4011, 4012 และ 4013)

- นอกจากนี้ หากพิจารณาการส่งออกคาร์บอนแบล็คของไทย ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนราว 30% ของปริมาณการผลิตคาร์บอนแบล็คทั้งหมด (อ้างอิงสัดส่วนรายได้จากการขายต่างประเทศของ บมจ. เบอล่า คาร์บอน) พบว่า ในช่วง 10 เดือนแรกของปี 2568 มีทิศทางหดตัว โดยปริมาณการส่งออกอยู่ที่ 87,840.13 ตัน ลดลง 13.6%YoY มูลค่า 128.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลง 18.0%YoY สาเหตุหลักจากการหดตัวในตลาดสำคัญ 3 อันดับแรกที่ครองส่วนแบ่งตลาดในด้านมูลค่ารวมกัน 65.9% ได้แก่ ญี่ปุ่น (37.3%) ลดลง 9.1%YoY เวียดนาม (19.9%) ลดลง 15.7%YoY และ ฟิลิปปินส์ (8.7%) ลดลง 40.6%YoY ตามลำดับ จากการชะลอตัวของอุตสาหกรรมปลายน้ำ รวมถึงอุปทานที่เพิ่มขึ้นจากผู้ผลิตรายใหญ่ในจีนที่เข้ามาแย่งตลาด

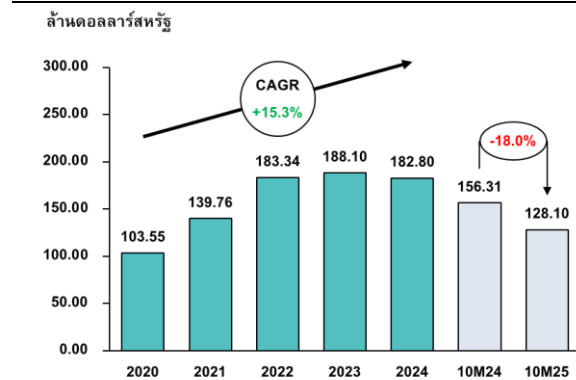
Disclaimer:

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

รูปที่ 6 ปริมาณการส่งออกคาร์บอนแบล็คของไทย



รูปที่ 7 มูลค่าการส่งออกคาร์บอนแบล็คของไทย



ที่มา : วิเคราะห์โดยวิจัยธุรกิจ บมจ. ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จากข้อมูลของกระทรวงพาณิชย์ (HS Code 2803)

- สำหรับโครงสร้างตลาดคาร์บอนแบล็คเป็นตลาดที่มีการแข่งขันสูงโดยมีจำนวนผู้ผลิตทั่วโลกประมาณ 50 ราย (ที่มา : รายงานประจำปี 2568 บมจ. เบอร์ล้า คาร์บอนฯ) ประกอบไปด้วยบริษัทระดับโลก ระดับภูมิภาค และระดับท้องถิ่น โดยมีผู้นำตลาดรายใหญ่ เช่น Aditya Birla Group (อินเดีย) Cabot Corporation (สหรัฐฯ) Continental Carbon (สหรัฐฯ) เป็นต้น ขณะที่โครงสร้างตลาดในประเทศไทยเป็นตลาดแข่งขันน้อยรายและมีผู้นำตลาดรายสำคัญ ได้แก่ บริษัท เบอร์ล้า คาร์บอน (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ผลิตคาร์บอนแบล็ครายใหญ่ที่สุดในประเทศไทย และถือเป็นผู้นำตลาดอย่างชัดเจน เป็นบริษัทย่อยของ Aditya Birla Group ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ผลิตคาร์บอนแบล็ครายใหญ่ระดับโลก โรงงานตั้งอยู่ในจังหวัดระยอง มีกำลังการผลิตรวมประมาณ 275,000 ตันต่อปี และผลิตคาร์บอนแบล็คหลากหลายเกรด ครอบคลุมการใช้งานในอุตสาหกรรมยางรถ ยางอุตสาหกรรม พลาสติก สี และหมึกพิมพ์ บริษัทมีสัดส่วนรายได้จากการส่งออกในระดับสูง และเป็นซัพพลายเออร์ให้แก่ผู้ผลิตยางรถระดับโลกหลายราย และ บริษัท ไทยโตไคคาร์บอนโปรดักท์ จำกัด เป็นกลุ่มบริษัทจากประเทศญี่ปุ่นที่เชี่ยวชาญด้านวัสดุคาร์บอน และเป็นหนึ่งในผู้ผลิตคาร์บอนแบล็ครายสำคัญของโลก โดยได้เข้ามาลงทุนในประเทศไทยผ่านบริษัทย่อย และมีการก่อสร้าง/ขยายโรงงานคาร์บอนแบล็คในจังหวัดระยอง ด้วยกำลังการผลิตที่รายงานอยู่ในระดับประมาณ 180,000 ตันต่อปี เพื่อรองรับอุตสาหกรรมยางรถในไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แม้บริษัทจะไม่ได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ไทย แต่ในเชิงโครงสร้างตลาดถือเป็นผู้เล่นรายใหญ่ที่มีบทบาทเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ
- สถานการณ์ด้านต้นทุนวัตถุดิบ โครงสร้างต้นทุนของการผลิตคาร์บอนแบล็คในประเทศไทยมีลักษณะพึ่งพาวัตถุดิบจากอุตสาหกรรมปิโตรเลียมเป็นหลัก โดยวัตถุดิบสำคัญ ได้แก่ น้ำมันเตา (Feedstock Oil หรือ Carbon Black Feedstock Oil: CBFO) ซึ่งเป็นผลพลอยได้จากกระบวนการกลั่นน้ำมัน รวมถึงพลังงานความร้อนและไฟฟ้า ที่ใช้ในกระบวนการเผาไหม้และไพโรไลซิสที่อุณหภูมิสูง ดังนั้น ต้นทุนการผลิตคาร์บอนแบล็คจึงมีความอ่อนไหวต่อความผันผวนของราคาน้ำมันดิบ ราคาผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมขั้นกลาง และทิศทางราคาพลังงานในประเทศเป็นสำคัญ ในเชิงโครงสร้างต้นทุนวัตถุดิบคิดเป็นสัดส่วนมากกว่า 80-85% ของต้นทุนการผลิตทั้งหมด โดยเฉพาะ Feedstock Oil ซึ่งมีราคาผูกกับตลาดน้ำมันโลก และได้รับผลกระทบจากทั้งปัจจัยอุปทาน (เช่น การปรับกำลังการผลิตของโรงกลั่นน้ำมัน) และปัจจัยภูมิรัฐศาสตร์ที่กระทบราคาน้ำมันดิบและค่าการกลั่น (GRM) สำหรับประเทศไทยแม้จะมีโรงกลั่นน้ำมันในประเทศหลายแห่ง แต่ Feedstock Oil สำหรับคาร์บอนแบล็คยังคงอ้างอิงราคาตลาดสากล ทำให้ต้นทุนวัตถุดิบไม่สามารถแยกตัวออกจากความผันผวนของตลาดพลังงานโลกได้ ในช่วงที่ผ่านมาต้นทุน Feedstock Oil มีความผันผวนตามทิศทางราคาน้ำมันดิบและความตึงตัวของ

Disclaimer:

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

อุปทานผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมขั้นกลาง โดยเฉพาะในช่วงที่โรงกลั่นทั่วโลกมีการปรับแผนการผลิตเพื่อมุ่งผลิตน้ำมันสำเร็จรูปที่มีมาร์จิ้นสูงกว่า ส่งผลให้ปริมาณ Feedstock Oil ที่เหมาะสำหรับการผลิตคาร์บอนแบล็คมีความผันผวนเป็นระยะ ปัจจัยดังกล่าวเพิ่มความไม่แน่นอนด้านต้นทุนให้แก่ผู้ผลิตคาร์บอนแบล็คในไทย แม้บางรายจะมีความได้เปรียบจากการตั้งโรงงานใกล้แหล่งปิโตรเคมีและท่าเรือ ทำให้สามารถบริหารจัดการโลจิสติกส์และแหล่งจัดหาวัตถุดิบได้ยืดหยุ่นกว่าผู้ผลิตในประเทศที่ต้องพึ่งพาการนำเข้าเป็นหลัก

แนวโน้มธุรกิจ

- ธุรกิจผลิตคาร์บอนแบล็คของไทยในระยะ 1 ปีข้างหน้า คาดการณ์ว่าจะฟื้นตัวอย่างค่อยๆ ไปเรื่อยๆ โดยแรงขับเคลื่อนหลักมาจากบทบาทของไทยในฐานะฐานการผลิตยางรถและอุตสาหกรรมยางที่เชื่อมโยงกับห่วงโซ่อุปทานยานยนต์ระดับโลก ส่งผลให้อุปสงค์ต่อคาร์บอนแบล็ค ซึ่งเป็นวัตถุดิบสำคัญในการเสริมสมรรถนะยางรถมีแนวโน้มเคลื่อนไหวตามปริมาณการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นสำคัญ โดยเฉพาะการผลิตและจำหน่ายรถยนต์ของไทยในปี 2569 ที่คาดว่าจะทรงตัวในระดับที่ใกล้เคียงกับปีก่อน ขณะเดียวกันในมิติด้านอุปสงค์ยังมีความเสี่ยงเชิงวัฏจักรจากความผันผวนของการผลิตยานยนต์ตามทิศทางตลาดโลก ซึ่งอาจทำให้คำสั่งซื้อยางรถเพื่อส่งออกเปลี่ยนแปลงได้ตามสถานการณ์เศรษฐกิจของประเทศคู่ค้า มาตรการกีดกันทางการค้า และการแข่งขันด้านราคาในตลาดปลายทาง
- สำหรับมิติด้านอุปทานปี 2569 เป็นช่วงที่ต้องจับตาความสมดุลของตลาดอย่างใกล้ชิดมากขึ้น เนื่องจากมีโอกาสเห็นกำลังการผลิตใหม่ในประเทศและในภูมิภาคทยอยเข้าสู่ระบบเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการขยายตัวของการผลิตในประเทศจีน ซึ่งจะทำให้การแข่งขันในสินค้ากลุ่มมาตรฐาน (Commodity Grades) เข้มข้นขึ้น โดยเฉพาะหากการขยายตัวของอุปสงค์ยางรถเพิ่มขึ้นไม่ทันกับอุปทานใหม่ ซึ่งภายใต้บริบทดังกล่าวผู้ผลิตคาร์บอนแบล็คมีแนวโน้มต้องปรับกลยุทธ์ โดยการเพิ่มสัดส่วนผลิตภัณฑ์มูลค่าสูง (Specialty or Functional Grades) และการทำสัญญาระยะยาวกับลูกค้ารายใหญ่ ซึ่งจะช่วยลดแรงกดดันด้านราคาขายในช่วงที่ตลาดมีการแข่งขันสูง
- ในมิติด้านต้นทุนและความสามารถในการทำกำไรปี 2569 ยังมีความไม่แน่นอนจากความผันผวนของต้นทุนวัตถุดิบและต้นทุนพลังงาน ซึ่งเป็นตัวแปรสำคัญที่ส่งผลต่อมาร์จิ้นของอุตสาหกรรมที่ใช้พลังงานเข้มข้น โดยต้นทุนวัตถุดิบของการผลิตคาร์บอนแบล็คมีความผันผวนสูง เนื่องจากพึ่งพา Carbon Black Feedstock Oil ซึ่งเป็นผลพลอยได้จากกระบวนการกลั่นน้ำมันดิบเป็นหลัก วัตถุดิบดังกล่าวมีโครงสร้างราคาอ้างอิงกับตลาดน้ำมันโลก ทำให้ต้นทุนการผลิตคาร์บอนแบล็คเคลื่อนไหวไปในทิศทางเดียวกับราคาน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อีกทั้งต้นทุนวัตถุดิบตั้งต้นและพฤติกรรมของโรงกลั่นที่มักปรับสัดส่วนการผลิตตามผลิตภัณฑ์ที่ให้มาร์จิ้นสูงกว่า ส่งผลให้วัตถุดิบสำหรับคาร์บอนแบล็คมีความตึงตัวและมีราคาสูงขึ้นเป็นช่วงๆ
- นอกจากราคาน้ำมันดิบแล้ว ต้นทุนการผลิตคาร์บอนแบล็คยังได้รับแรงกดดันจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและต้นทุนพลังงานที่ใช้ในกระบวนการผลิต ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้พลังงานเข้มข้น กระบวนการเผาไหม้และไพโรไลซิสต้องอาศัยพลังงานความร้อนในระดับสูง ทำให้ต้นทุนเชื้อเพลิงและไฟฟ้าเป็นส่วนสำคัญของต้นทุนรวม เมื่อราคาน้ำมันเชื้อเพลิงหรือก๊าซธรรมชาติปรับเพิ่มขึ้น จะยิ่งซ้ำเติมแรงกดดันด้านต้นทุนควบคู่ไปกับราคาวัตถุดิบป้อนโรงงานตามโครงสร้างที่กล่าวข้างต้น ดังนั้น ต้นทุนวัตถุดิบของอุตสาหกรรมคาร์บอนแบล็คจึงมีลักษณะผันผวนตามวัฏจักรราคาพลังงานโลก และยากต่อการควบคุมในระยะสั้น ทำให้ความสามารถในการบริหารความเสี่ยงด้านต้นทุนจึงขึ้นอยู่กับการทำสัญญาจัดหาวัตถุดิบ การกระจายแหล่งจัดซื้อ และความสามารถในการส่งผ่านต้นทุนไปยังราคาขายให้กับลูกค้าในอุตสาหกรรมยางรถและผลิตภัณฑ์ปลายน้ำ ในเชิงกลยุทธ์ผู้ประกอบการที่สามารถเชื่อมโยงราคาขายกับสูตรตั้งต้นน้ำมัน และมีการลงทุนเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน จะมีความได้เปรียบในการรักษาอัตรากำไรและเสถียรภาพของกระแสเงินสด ภายใต้ภาวะราคาน้ำมันและต้นทุนพลังงานที่ผันผวนได้อย่างต่อเนื่อง

Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

ผู้จัดทำบทวิเคราะห์

นายเชียวชาญ ศรีชัยยา (cheawchans@lhbank.co.th)

วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์

ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)

LH BANK BUSINESS RESEARCH



ดร. อนุปอล ศรีธัญพงศ์

ผู้อำนวยการอาวุโส สายงานวิจัยธุรกิจ



ณัฐชาติ วิรุฬหอัศว

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



เชียวชาญ ศรีชัยยา

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



วัชรพันธ์ นียม

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ศรีอำไพ อิงคกิตติ

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ธรัตน์ ศรีทองเต็ม

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



วิไลดา ดิสรเตตวิวัฒน์

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



ณวัชร หันสุเวช

นักวิเคราะห์อาวุโส (Thematic)

วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)

จับใจ

เข้าใจ

ตอบโจทย์

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

Disclaimer:

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