



การประชุมรับฟังความคิดเห็น

แผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง (Oil Plan)

วันที่ 17 สิงหาคม 2558



กรมธุรกิจพลังงาน
กระทรวงพลังงาน



กระบวนการจัดทำแผน

พยากรณ์ความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงกรณีฐาน BAU

สนพ.

ข้อมูลความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง

สนพ.

ข้อมูลความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในภาคขนส่งที่ลดได้
แผน EEDP

สนพ.

บริหารจัดการความต้องการใช้
เชื้อเพลิงที่ลดได้จาก EEDP

แผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง (OIL PLAN)



1 สนับสนุน
มาตรการ
ประหยัดน้ำมัน
เชื้อเพลิงใน
ภาคขนส่งตาม
แผน EEDP

สนพ.



2 บริหาร
จัดการชนิด
ของน้ำมัน
เชื้อเพลิงให้
เหมาะสม

ธพ.



3 ปรับ
โครงสร้าง
ราคาน้ำมัน
เชื้อเพลิงให้
เหมาะสม

สนพ.



4 ผลักดันการ
ใช้เชื้อเพลิง
ชีวภาพ ตาม
แผน AEDP

พพ.

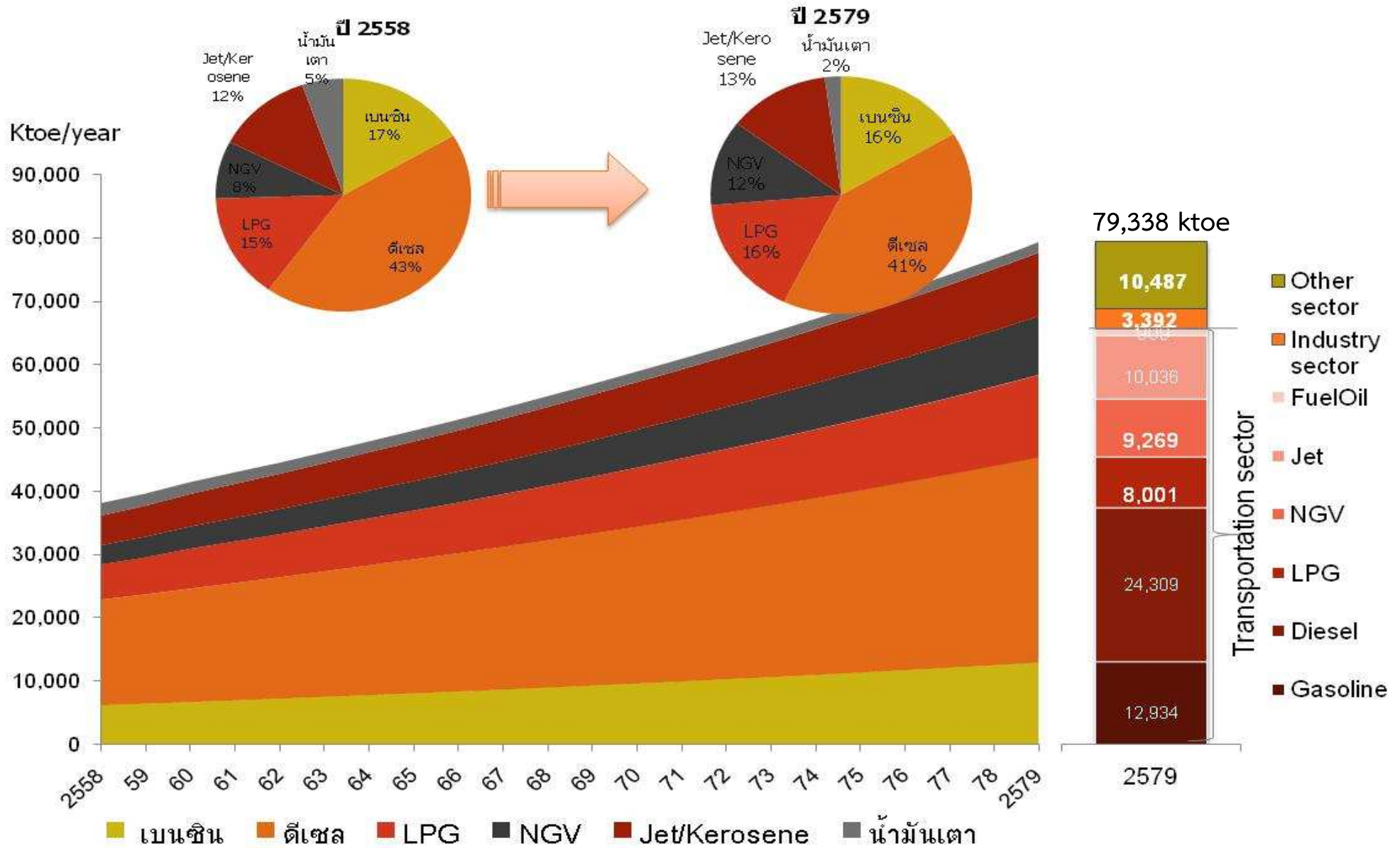


5 เพิ่มการลงทุน
ในระบบ
โครงสร้าง
พื้นฐานน้ำมัน
เชื้อเพลิง

ธพ.

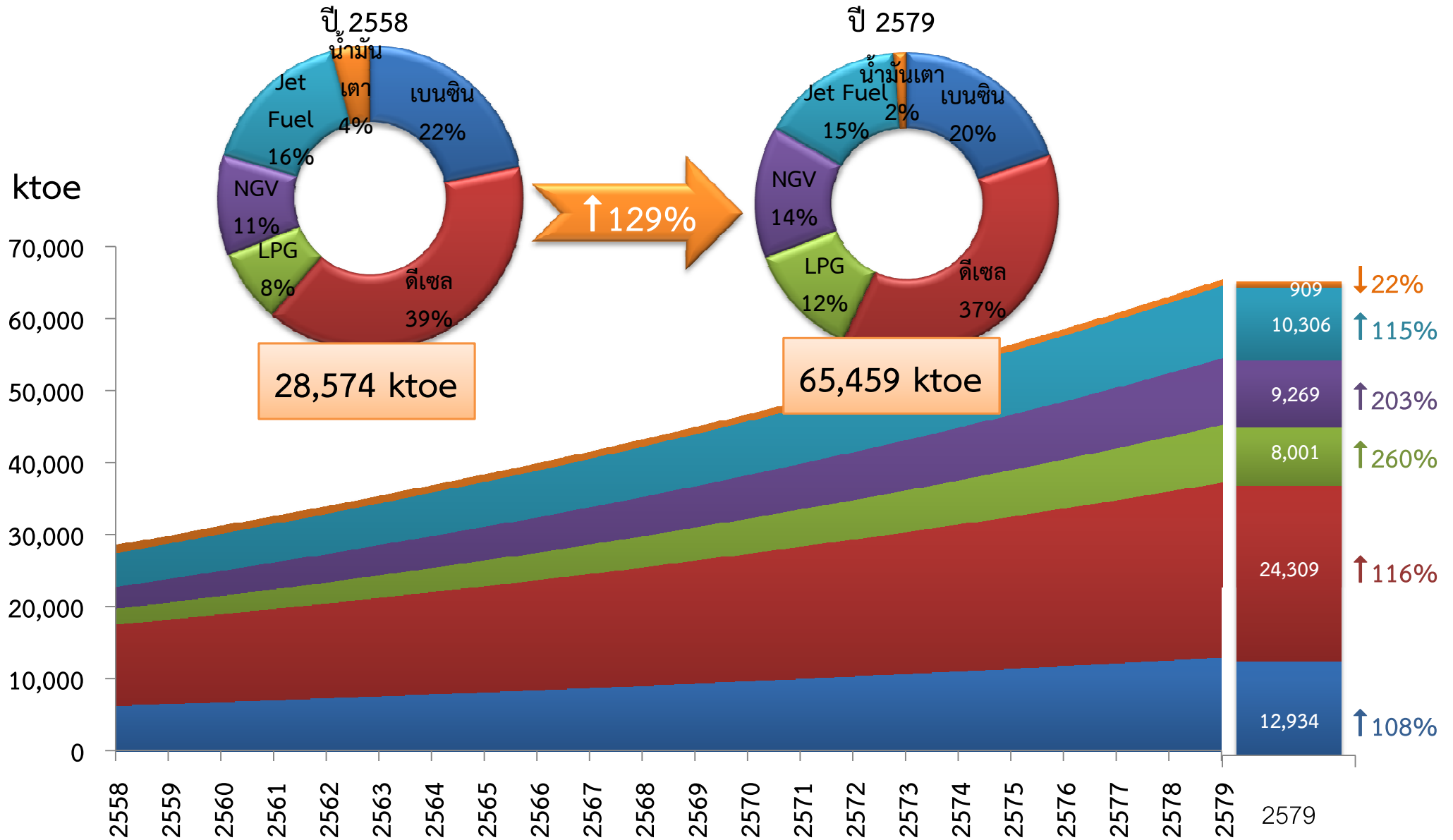
กรมธุรกิจพลังงาน
กระทรวงพลังงาน

พยากรณ์ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทุกสาขา กรณีฐาน (BAU)



ที่มา: สนพ.

พยากรณ์ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง กรณีฐาน (BAU)



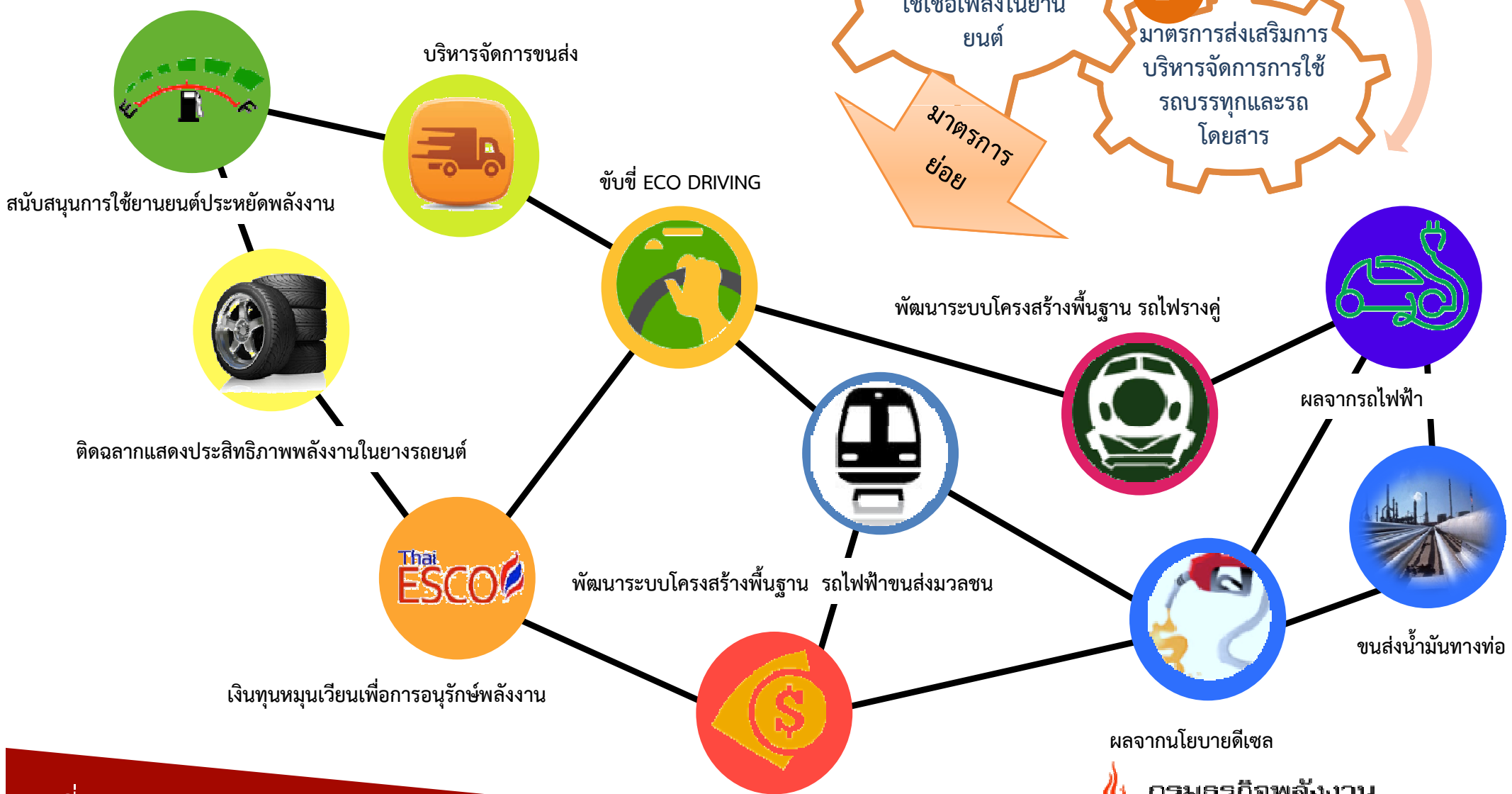
ที่มา: สนพ.

■ เบนซิน ■ ดีเซล ■ LPG ■ NGV ■ Jet Fuel ■ น้ำมันเตา

1

สนับสนุนการประหยัดน้ำมัน

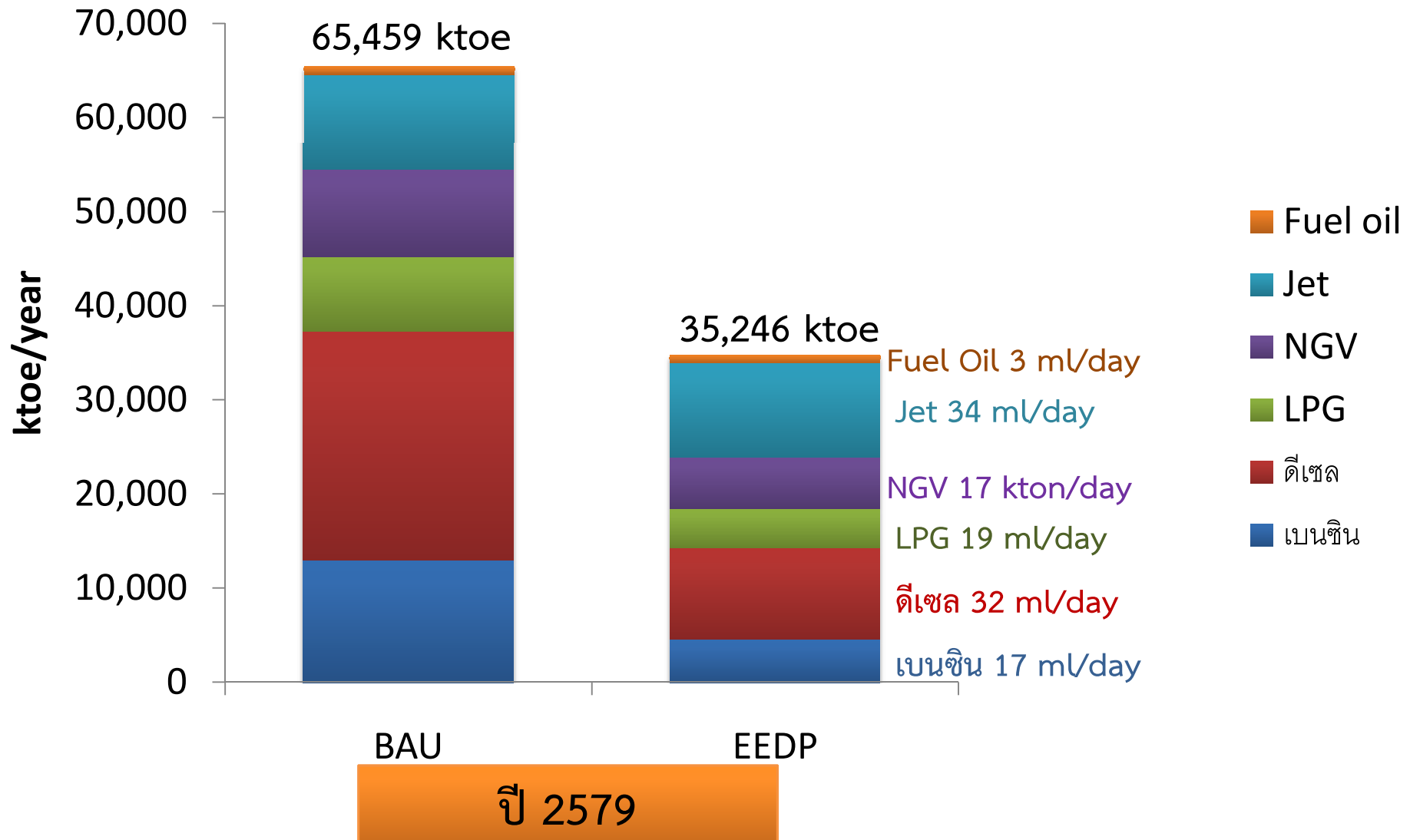
ตามแนวทางและเป้าหมายระบุภายใต้แผนอนุรักษ์พลังงาน



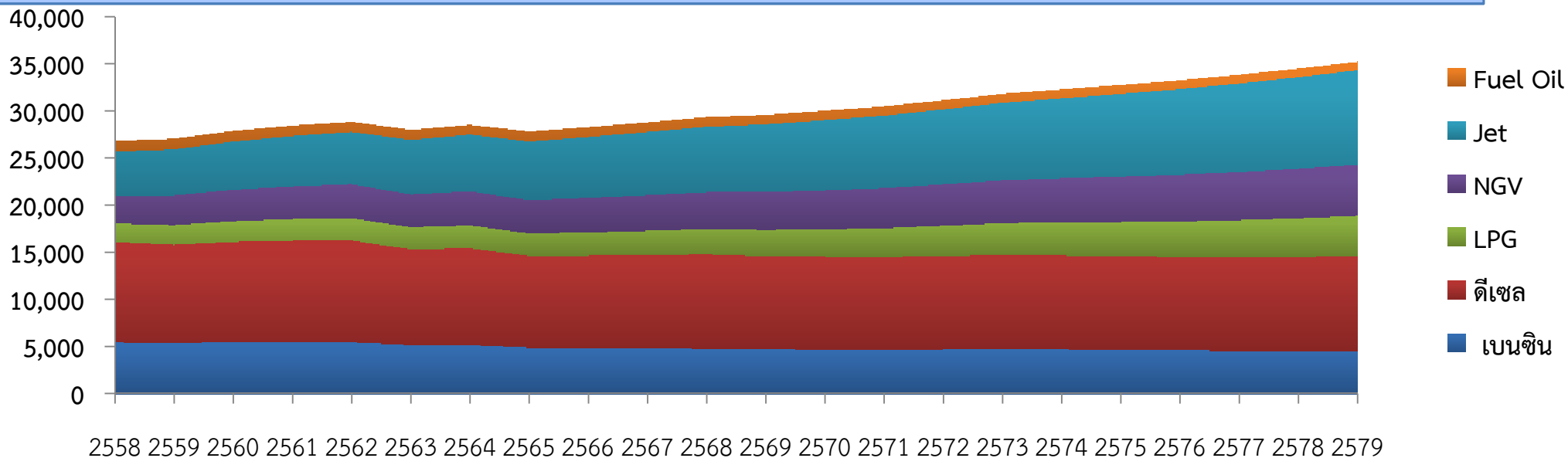
ที่มา: สนพ.

อุดหนุนผลการประหยัดพลังงานภาคขนส่ง

ประเมินความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงหลังมี มาตรการประหยัดพลังงานภาคขนส่งตามแผน EEDP



ความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงภาคขนส่งหลังมีมาตรการประหยัด (EEDP transportation 100%)



2

บริหารจัดการชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงให้เหมาะสม

1. บริหารจัดการชนิดของเชื้อเพลิงให้เหมาะสมกับกลุ่มผู้ใช้ต่างๆ



LPG ภาคขนส่ง

- ❖ ลดการนำเข้า รักษาสมดุลการผลิตและการใช้ LPG ในประเทศ
- ❖ จัดสรร LPG ที่ผลิตได้ในประเทศไปภาคครัวเรือนเป็นลำดับแรก
- ❖ ผลักดันการใช้เอทานอล



NGV สำหรับรถยนต์

- ❖ การจัดหา NG จากอ่าวไทยมีจำกัด
- ❖ NG เป็นเชื้อเพลิงหลักในการผลิตไฟฟ้า
- ❖ บริหารจัดการ NGV ภาคขนส่งให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

2. ลดชนิดน้ำมันและผลักดันมาตรฐานอาเซียน



ลดชนิดน้ำมันในกลุ่มเบนซิน-แก๊สโซฮอล์

- ❖ ผลักดันการใช้เอทานอล
- ❖ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ค้าน้ำมัน



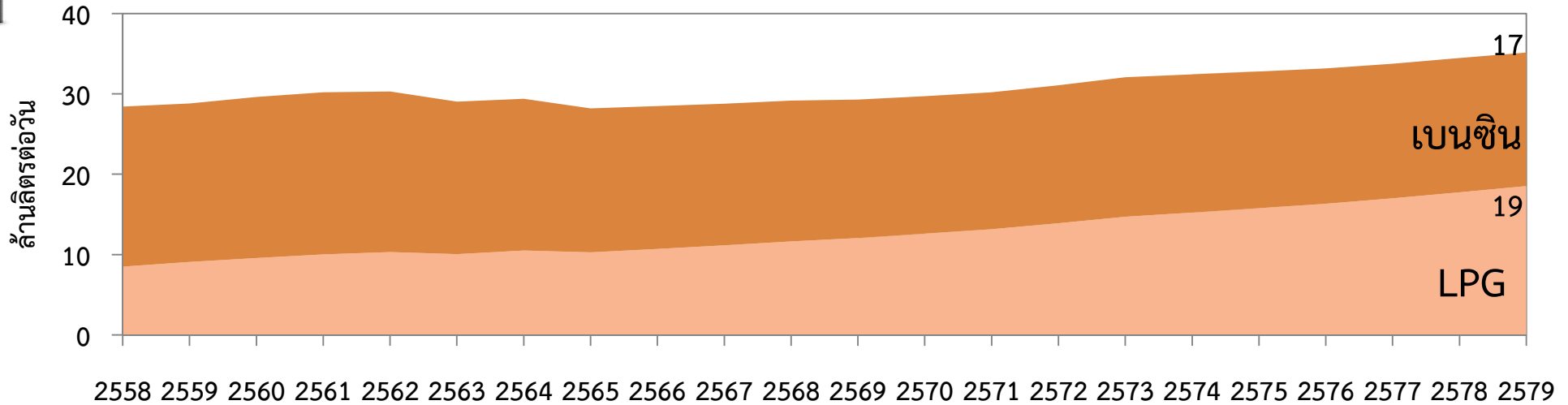
กำหนดมาตรฐานน้ำมันภูมิภาคอาเซียน

- ❖ อำนวยความสะดวกการค้าขายน้ำมัน/การสัญจรระหว่างประเทศ
- ❖ เสริมสร้างความมั่นคงด้านการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง

การบริหารจัดการ LPG ในภาคขนส่ง

SOLUTION
PROBLEM

การใช้ LPG ในภาคขนส่งมีแนวโน้มเติบโตสูงกว่าการใช้น้ำมันในกลุ่มเบนซิน-แก๊สโซฮอล์



ราคา LPG ภาคขนส่งถูกกว่าน้ำมันในกลุ่มเบนซิน-แก๊สโซฮอล์มากจนเกินไป

สัดส่วนราคา	ULG/LPG	GSF95E10/LPG	GSH91/LPG	GSHE20/LPG
2556	4.0	3.4	3.2	2.9
2557	4.0	3.3	3.1	2.9
2558	2.7	2.2	2.1	2.0

ปริมาณการใช้ LPG สูงเมื่อเทียบกับแก๊สโซฮอล์ทำให้การใช้เอทานอลต่ำกว่าเป้าหมาย

ปริมาณการใช้ (ลิตร/วัน)	LPG (auto)	GSH91 E10	GSH 95 E10	GSH E20	GSH E85	กลุ่มเบนซิน
ปี 2557	10.0	9.8	7.5	3.7	0.9	23.3
ปี 2558	9.2	10.9	8.5	4.0	0.9	25.7

ปริมาณการผลิตในประเทศไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้ ต้องมีการนำเข้า ในขณะที่การใช้ก๊าซหุงต้มมีอัตราการขยายตัวลดลง

การนำเข้า	2556	2557	2558 (ม.ค.-มี.ค.)
ปริมาณ (ล้านกก.)	1,949	2,032	322
มูลค่า (ล้านบาท)	55,614	58,201	5,286

ก๊าซหุงต้ม	2556	2557	2558 (ม.ค.-พ.ค.)
การใช้ (ล้านกก./วัน)	6.6	6.0	5.7
อัตราการขยายตัว (%)	-20.7	-9.2	-4.3

มาตรการบริหารจัดการ LPG ในภาคขนส่ง

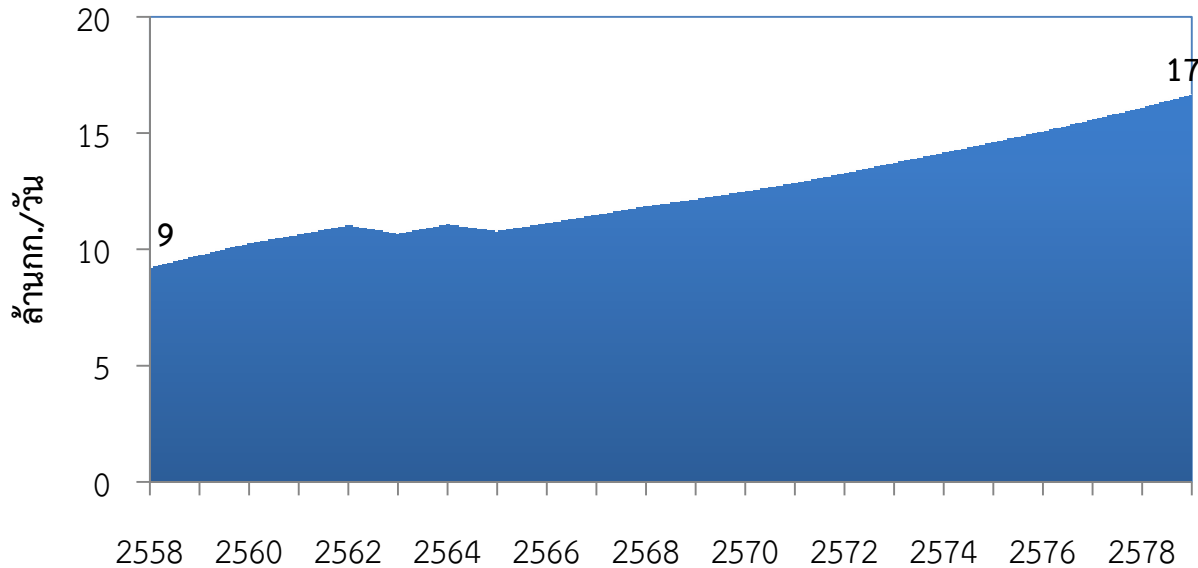


มาตรการด้านราคา

- ✓ เก็บภาษีสรรพสามิตตามค่าความร้อนเทียบเท่าน้ำมันเบนซิน-แก๊สโซฮอลล์
ปัจจุบัน เก็บภาษีสรรพสามิต 1.17 บาทต่อลิตร
พิจารณาอัตราใหม่? เทียบเท่าน้ำมันเบนซิน 4.09 บาทต่อลิตร
เทียบเท่าแก๊สโซฮอลล์ อี 20 3.51 บาทต่อลิตร

หน่วยงาน: กระทรวงพลังงาน กระทรวงการคลัง

การบริหารจัดการ NGV ในภาคขนส่ง

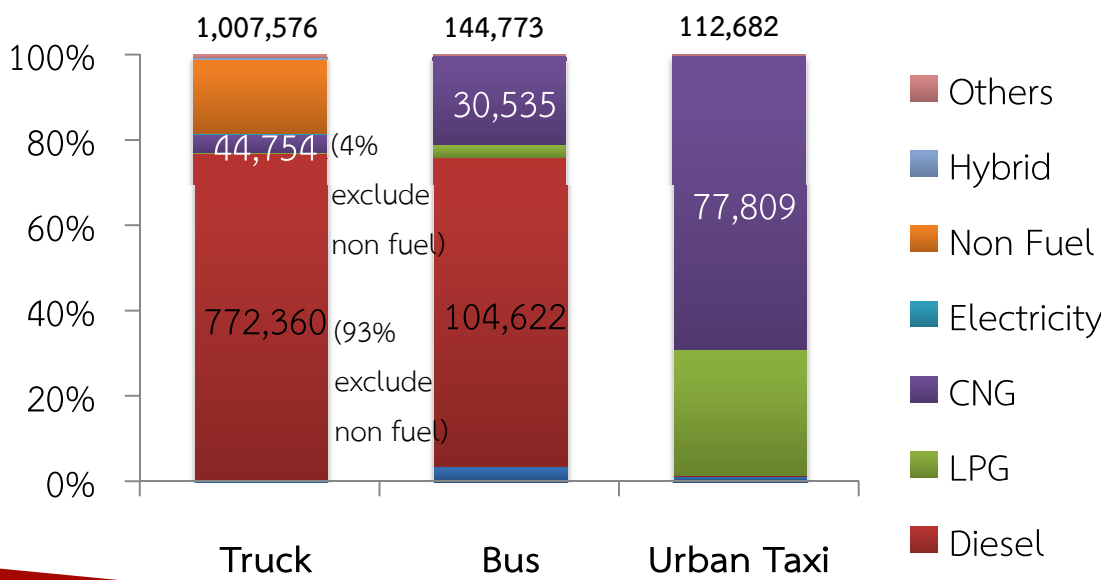


การจัดการก๊าซธรรมชาติจากอ่าวไทยมีจำกัด จึงต้องบริหารจัดการการใช้ NGV ในภาคขนส่งให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 30 ของต้นทุนค่าขนส่งสินค้าในแต่ละเที่ยว (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2558)

รถโดยสารสาธารณะจัดเป็นสาธารณูปการที่รัฐให้บริการแก่ประชาชนผู้มีรายได้น้อยและปานกลางเป็นหลัก

สัดส่วนรถบรรทุกและรถโดยสารจำแนกตามชนิดเชื้อเพลิง ปี 2557



การใช้ NGV	2556	2557	2558
ปริมาณ (ล้านกก./วัน)	8.5	8.8	8.7
อัตราการขยายตัว (%)	10.5	3.1	-1.0

ประเภทสถานี	จำนวนสถานี (แห่ง)
สถานีหลัก	21
สถานีตามแนวท่อ	105
สถานีลูก (นอกแนวท่อ)	360
รวม	486

มาตรการบริหารจัดการ NGV ในภาคขนส่ง



มาตรการด้านราคา

- ✓ ปรับราคาขายปลีกก๊าซ NGV ให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง
- ✓ อุดหนุนราคาขายปลีก NGV สำหรับรถโดยสารสาธารณะ/รถบรรทุก?
- ✓ เก็บภาษีสรรพสามิตเช่นเดียวกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ในภาคขนส่งชนิดอื่น

หน่วยงาน: กระทรวงพลังงาน กระทรวงการคลัง



มาตรการด้านสถานีบริการ

- ✓ สนับสนุนให้มีสถานีบริการ NGV ตามแนวท่อก๊าซ
- ✓ ให้จัดตั้งศูนย์พักรถขนส่งสินค้าพร้อมสถานีบริการ NGV (NGV Terminal Hub)

หน่วยงาน: กระทรวงพลังงาน บมจ.ปตท.



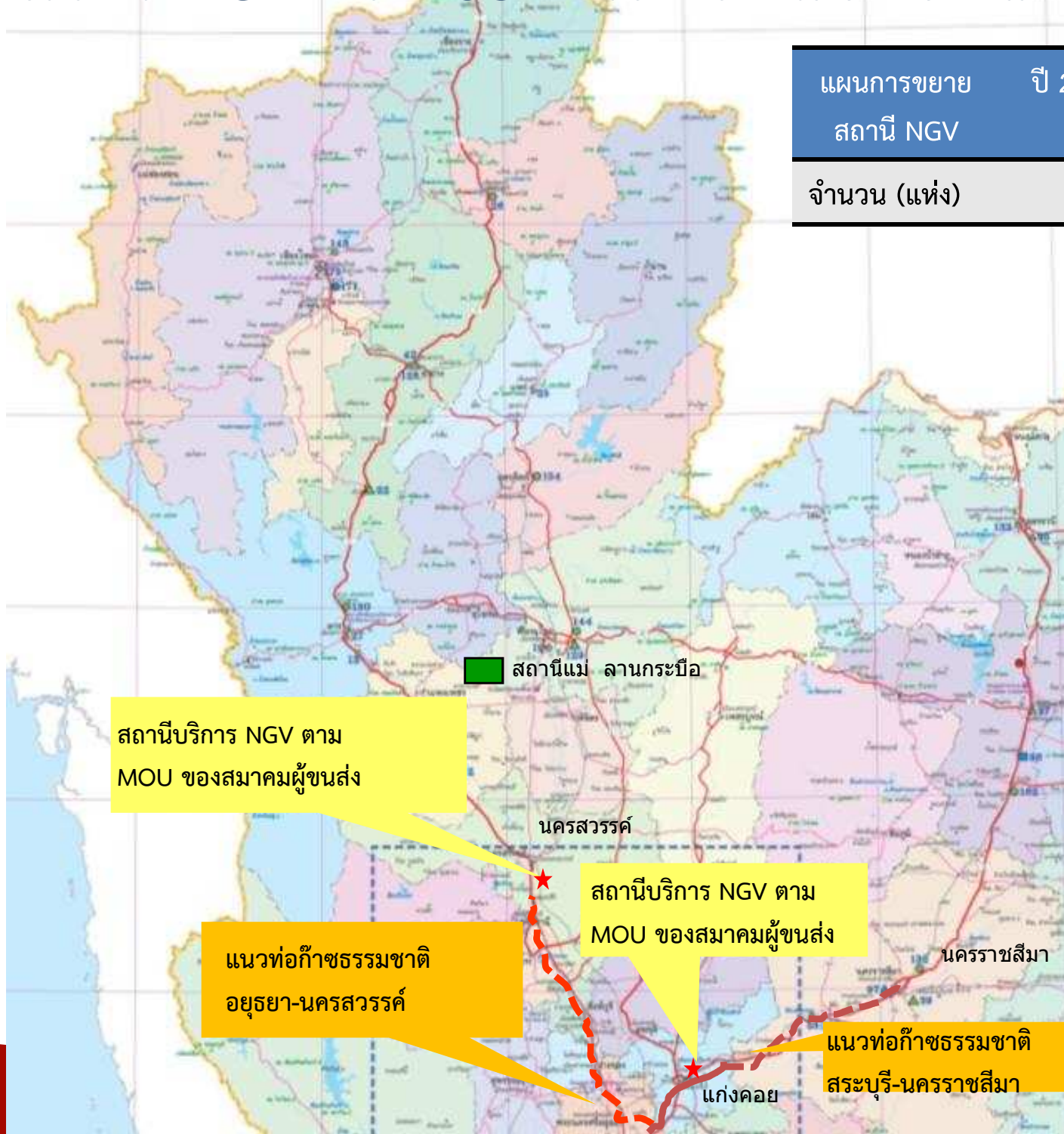
มาตรการด้านรถ

- ✓ สนับสนุนให้ใช้ NGV เฉพาะในกลุ่มรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

หน่วยงาน: กระทรวงพลังงาน

โครงการจัดตั้งสถานีฯ NGV ตาม MOU กับสมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย

แผนการขยาย สถานี NGV	ปี 2559	ปี 2560
จำนวน (แห่ง)	1	3



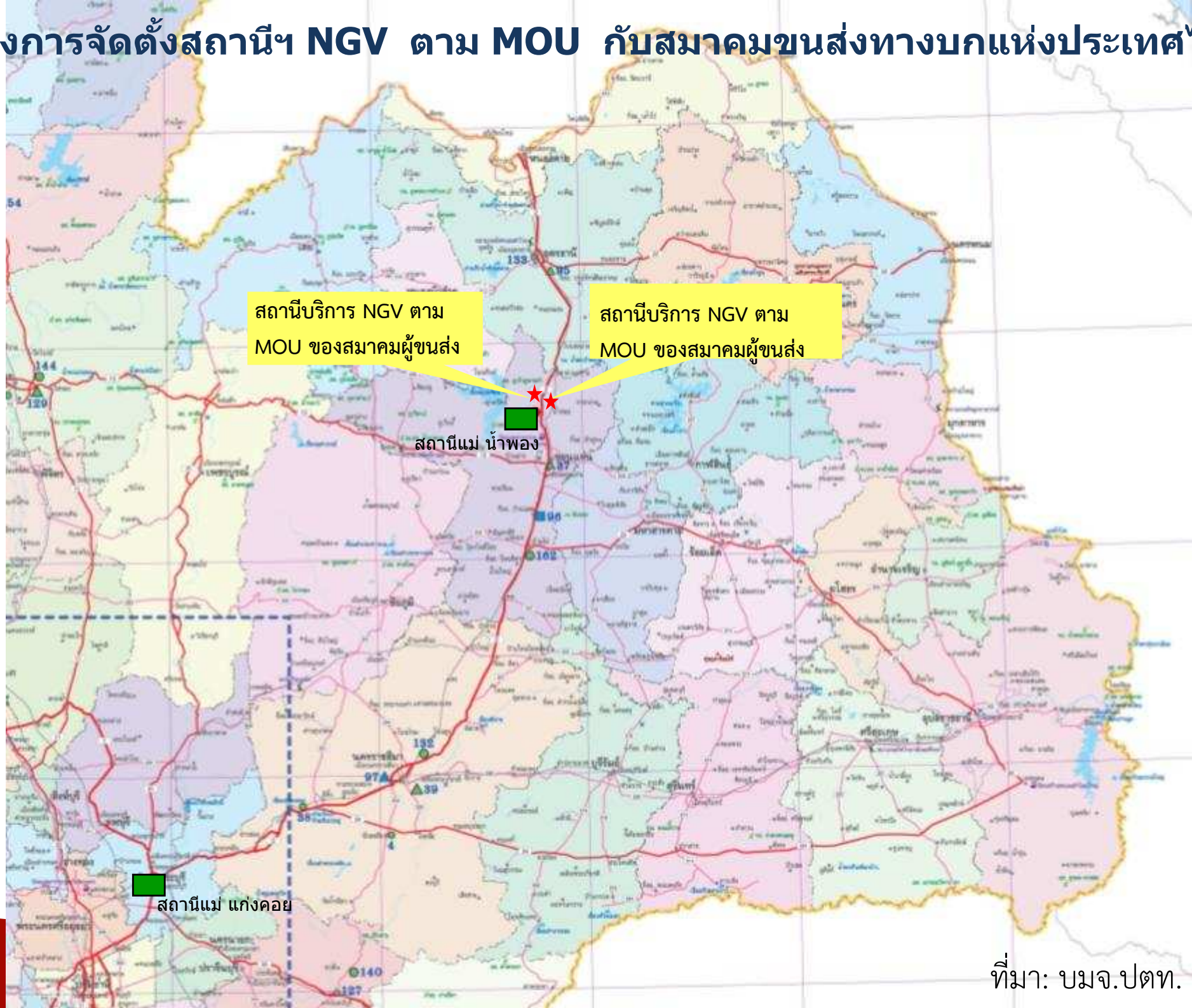
สถานีบริการ NGV ตาม MOU ของสมาคมผู้ขนส่ง

แนวท่อก๊าซธรรมชาติ อุดรยา-นครสวรรค์

สถานีบริการ NGV ตาม MOU ของสมาคมผู้ขนส่ง

แนวท่อก๊าซธรรมชาติ สระบุรี-นครราชสีมา

โครงการจัดตั้งสถานีฯ NGV ตาม MOU กับสมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย



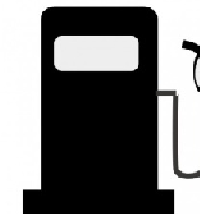
สถานีบริการ NGV ตาม MOU ของสมาคมผู้ขนส่ง

สถานีบริการ NGV ตาม MOU ของสมาคมผู้ขนส่ง

สถานีแม่ น้ำพอง

สถานีแม่ แก่งคอย

การลดชนิดน้ำมันเชื้อเพลิง



มีน้ำมันในกลุ่มเบนซิน-แก๊ส
โซฮอล์ จำนวน 5 ชนิด

- แก๊สโซฮอล์อี 10 ออกเทน91
- แก๊สโซฮอล์อี 10 ออกเทน95
- แก๊สโซฮอล์อี 20
- แก๊สโซฮอล์อี 85
- เบนซิน95

ผลักดันการใช้น้ำมันแก๊ส
โซฮอล์ตามศักยภาพของ
รถยนต์

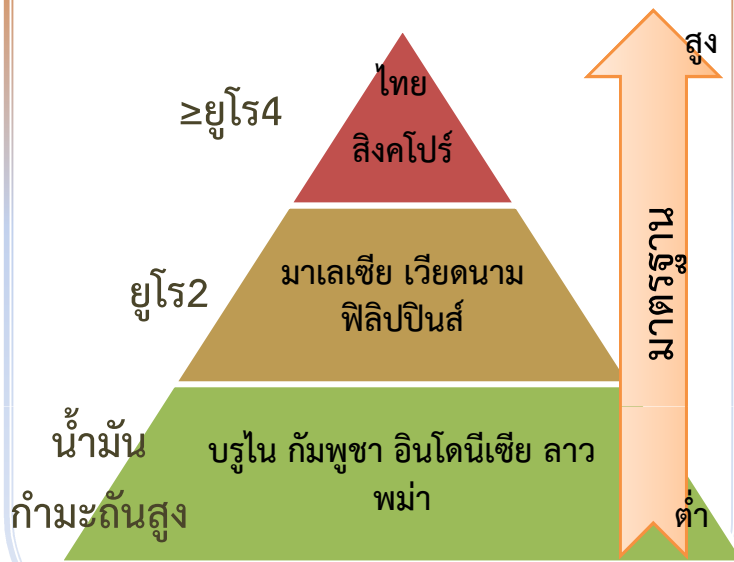
- จำนวนรถยนต์
- E20 2,514,166 คัน
 - E85 287,799 คัน
- จำนวนรถจักรยานยนต์
- E20 8,847,847 คัน
- (ข้อมูล ณ เม.ย.
2558, ที่มา: สมาคม
อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย)

- ผลักดันการใช้เอทานอลตามศักยภาพการผลิตในประเทศโดยอยู่บนพื้นฐานของความสมดุลของโรงกลั่น
- กำลังการผลิต Gbase 590 ล้านลิตรต่อเดือน หรือ 20 ล้านลิตรต่อวัน (ที่มา: กลุ่มโรงกลั่นฯ)

ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ
การบริหารจัดการ
ระบบโลจิสติกส์ของผู้ค้าน้ำมัน

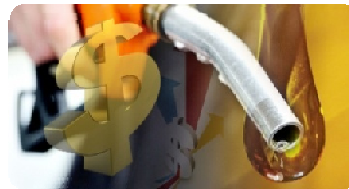
การกำหนดมาตรฐานน้ำมันเชื้อเพลิงภูมิภาคอาเซียน (Harmonisation of ASEAN Fuel Quality Standards: HAFQS)

- มาตรฐานคุณภาพน้ำมันในอาเซียนมีความแตกต่างกันมาก



- อำนวยความสะดวกในการเดินทางข้ามพรมแดน

- ส่งเสริมการค้าน้ำมันระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน



- เพิ่มความมั่นคงในการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงในภาพรวมของภูมิภาคอาเซียน

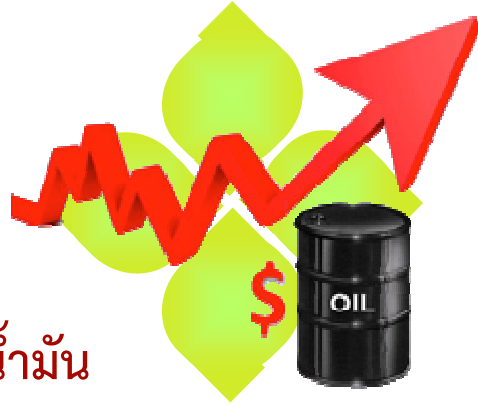


- รักษาลิ่งแวดล้อมทุกประเทศในภาพรวม



3 ปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้เหมาะสม

ราคาน้ำมัน



ตามมติ กพช. เมื่อวันที่ 15 ธ.ค. 57
กบง. ดำเนินการปรับโครงสร้างราคา



ปรับอัตราภาษีสรรพสามิต



ส่วนต่างราคาขายปลีกที่เหมาะสม



ค่าการตลาดอยู่ในระดับที่เป็นธรรม
และเหมาะสม

LPG



ตามมติ กพช. กบง. 7 ม.ค. 58
ให้ปรับโครงสร้างราคา LPG



เห็นชอบให้มีการกำหนดราคา
ต้นทุนเฉลี่ยแบบถ่วงน้ำหนัก
จาก 4 แหล่งจัดหา



เห็นชอบให้มีการปรับต้นทุน
ให้เหมาะสม



โครงการบรรเทาผลกระทบ
จากการปรับราคาขายปลีก
LPG



ปรับอัตราภาษีสรรพสามิต

NGV



ตามมติ กพช. กบง. 30 ม.ค. 58
ให้ปรับราคาขายปลีก NGV



ปรับราคาให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง

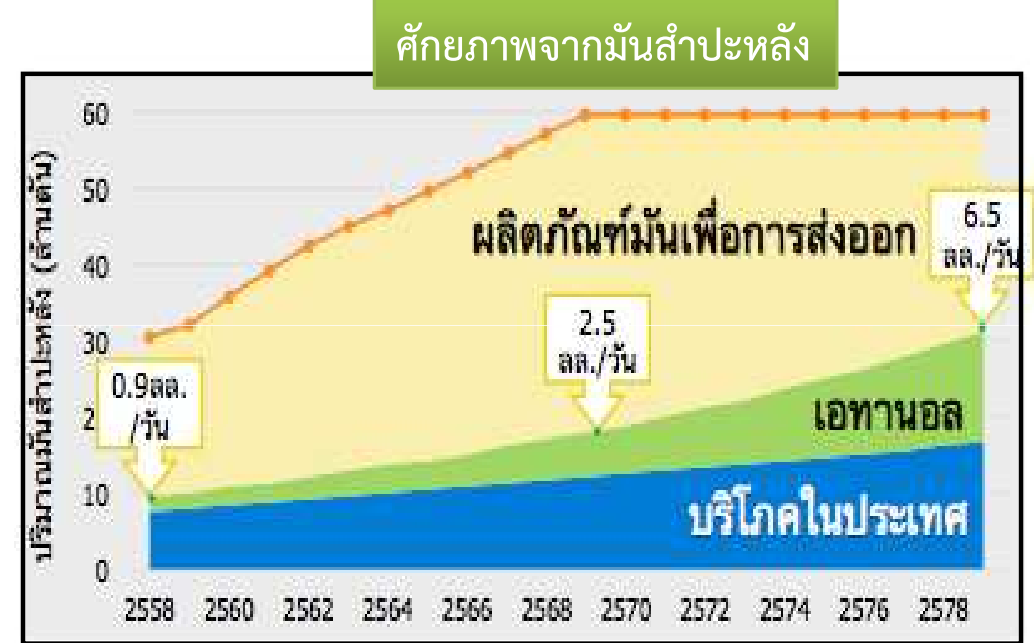
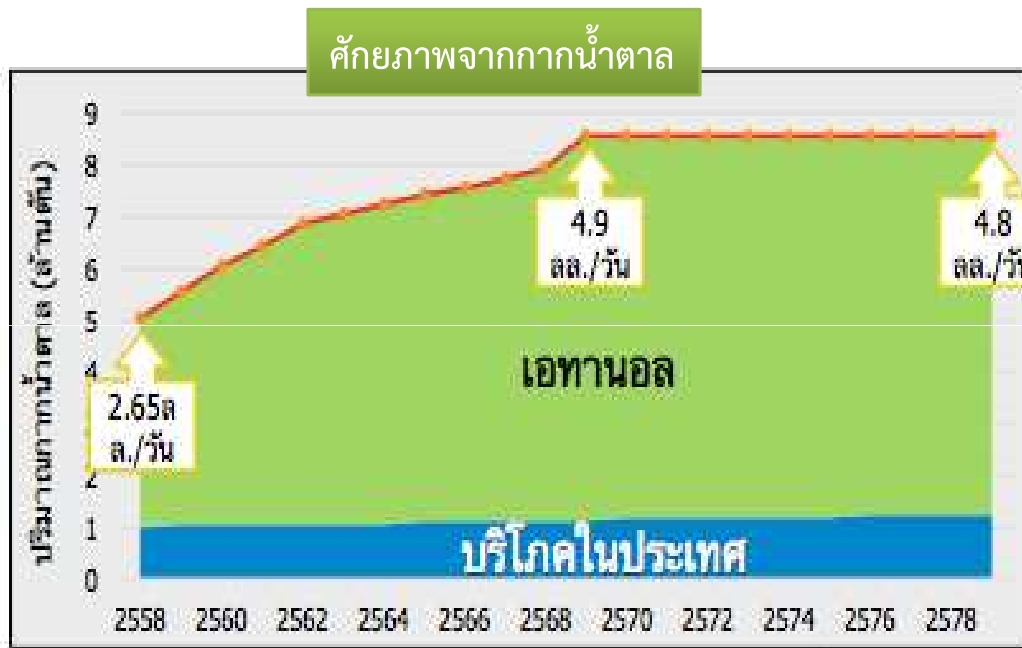


พิจารณาภาษีสรรพสามิต
เงินกองทุน



4

ผลักดันการใช้เชื้อเพลิงเอทานอลและไบโอดีเซล ตามแนวทางและเป้าหมายระบุภายใต้แผนพลังงานทดแทน



ศักยภาพการผลิต **เอทานอล** ปี 2579 **11** ล้านลิตร/วัน

ปริมาณการใช้เบนซิน (ล้านลิตร/วัน)	2558	2569	2579
รวมทุกสาขา	20.2	17.5	16.9
ภาคขนส่ง	19.9	17.2	16.6
ศักยภาพการผลิตเอทานอล	3.5	7.4	11.3
กำลังการผลิต G-base		19.7	

4

ผลักดันการใช้เชื้อเพลิงเอทานอลและไบโอดีเซลตามแนวทางและเป้าหมายระบุภายใต้แผนพลังงานทดแทน



ศักยภาพการผลิต **ไบโอดีเซล** ปี 2579 **14** ล้านลิตร/วัน

ปริมาณการใช้ดีเซล (ล้านลิตร/วัน)	2558	2569	2579
รวมทุกสาขา	51.0	53.3	57.7
ภาคขนส่ง	33.9	31.5	32.0
ศักยภาพการผลิต B100	5.6	10.0	14.0
B7	3.0	3.7	4.0
B10		5.3	5.8
B20		10.7	11.5

5 สนับสนุนการลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐานน้ำมันเชื้อเพลิง



1. สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพโดยการพัฒนากระบวนการขนส่งน้ำมันทางท่อ

- ➡ ต่อขยายระบบท่อไปยังภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- ➡ ให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการเพื่อให้เกิดการแข่งขันอย่างเสรี
- ➡ มอบคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (กกพ.) เป็นผู้กำกับดูแล
- ➡ ธพ. ร่วมกับภาคเอกชนที่สนใจลงทุนพิจารณาแนวท่อน้ำมัน/จุดตั้งคลังน้ำมัน/และปริมาณการขนส่งน้ำมันผ่านท่อ
- ➡ ใช้คลังน้ำมันตามแนวท่อเพื่อการสำรองทางยุทธศาสตร์



2. การสำรองน้ำมันทางยุทธศาสตร์

- ➡ สำรองทางยุทธศาสตร์เป็นภาระของภาครัฐ
- ➡ สำรองทางการค้าตามกฎหมายเป็นภาระของภาคเอกชน
- ➡ จำนวนวันสำรองทางยุทธศาสตร์ขึ้นอยู่กับภาวะวิกฤติของโลก เช่น สงคราม ผู้ผลิตเกิดภัยพิบัติ
- ➡ จำนวนวันสำรองทางการค้าขึ้นอยู่กับภาวะปกติแต่มีเหตุการณ์ ไม่คาดคิด เช่น อุบัติเหตุ การขนส่งมีปัญหา



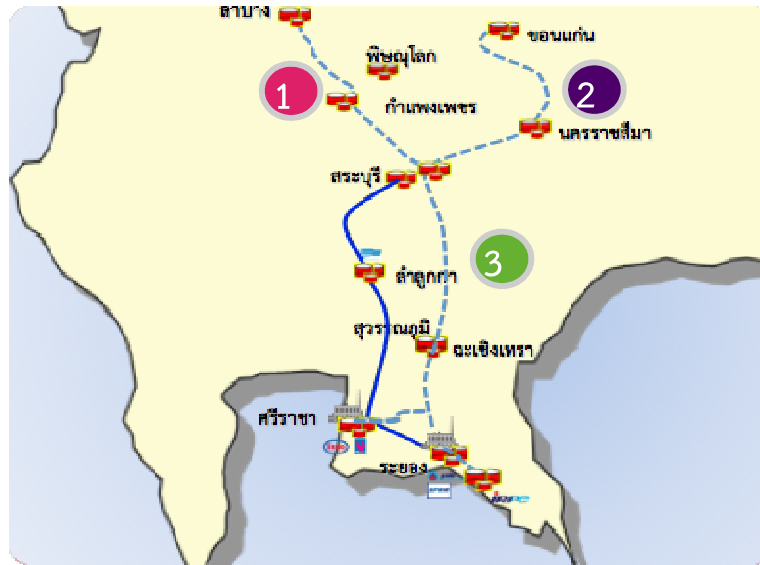
เพื่อคุ้มครองผู้บริโภคในภาวะปกติ



การเพิ่มความมั่นคงทางพลังงาน

สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพโดยการพัฒนา ระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อ

ต่อขยายระบบท่อขนส่งไปยังภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



- 1 สระบุรี-ลำปาง
- 2 สระบุรี-ขอนแก่น
- 3 ระยอง-สระบุรี

รายละเอียดการลงทุน	เส้นทาง			
	1) สระบุรี-ลำปาง	2) สระบุรี-ขอนแก่น	3) ระยอง-สระบุรี	รวมทั้งโครงการ
ระยะทางท่อน้ำมัน (กม.)	410.40	441.16	315.95	1167.51
เงินลงทุน (ล้านบาท)	21,696	17,920	25,152	64,768

ผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์

ช่วยลดต้นทุนการใช้พลังงาน การเดินทาง และการบำรุงรักษารถบรรทุก 18 ล้อ

1,351.06 บาท/ล้านลิตร-กม.

ช่วยลดอุบัติเหตุจากการขนส่งทางถนน

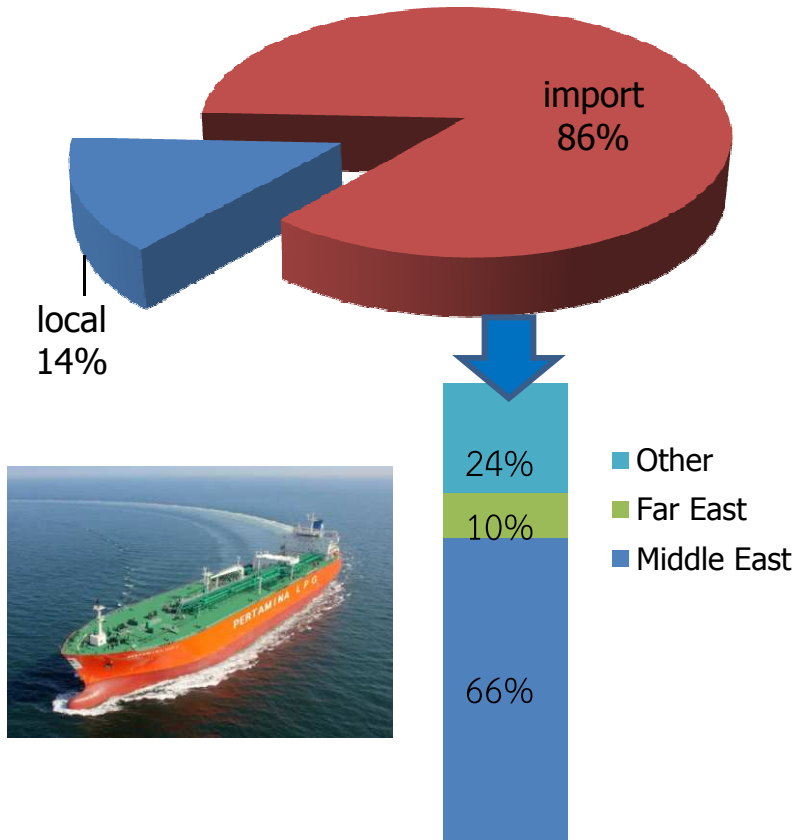
53.89 บาท/ล้านลิตร-กม.

ช่วยลดการปลดปล่อยมลพิษ

11.48 บาท/ล้านลิตร-กม.

การสำรองน้ำมันทางยุทธศาสตร์

นำเข้าน้ำมันดิบ ~ 800,000 บาร์เรล/วัน



ขนส่งน้ำมันดิบมาไทยผ่านช่องแคบฮอร์มุส 467,000 บาร์เรล/วัน หรือ 58% ของปริมาณนำเข้าทั้งหมด



กำหนดให้มีการศึกษาการสำรองน้ำมันทางยุทธศาสตร์ (ความจำเป็น, รูปแบบ, จำนวนวัน, การบริหารจัดการ ฯลฯ)

ขนส่งน้ำมันดิบมาไทยผ่านช่องแคบมะละกามากที่สุด

จบการนำเสนอ

