

แผนการบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง

พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕

(Oil Plan 2015)



กรมธุรกิจพลังงาน

กระทรวงพลังงาน

แผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2558-2579 (Oil Plan 2015)

1. ความเป็นมา

กระทรวงพลังงานได้มีการกำหนดนโยบายและจัดทำแผนพลังงานของประเทศประกอบด้วย แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้า แผนอนุรักษ์พลังงาน แผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก แผนบริหารจัดการก๊าซธรรมชาติ รวมถึงแผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นพลังงานชนิดที่มีสัดส่วนการใช้ที่สูงมากโดยเฉพาะในภาคขนส่ง และเนื่องจากความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงมีความเกี่ยวเนื่องและได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานตามแผนพลังงานด้านอื่นๆ จึงจำเป็นต้องมีการจัดทำแผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง ที่นำเอาแผนงานและนโยบายจากแผนพลังงานทุกแผนมาประกอบกันให้เห็นความเชื่อมโยง เพื่อให้การบริหารจัดการพลังงานมีประสิทธิภาพ และประสานให้การดำเนินการตามแผนต่างๆ มีความชัดเจน และมีเป้าหมายร่วมกัน เพื่อให้เกิดความสมดุลของการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถกำหนดทิศทางนโยบายการพัฒนาพลังงานได้อย่างเป็นรูปธรรม

แผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศระยะยาว ปี พ.ศ. 2558-2579 มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้กำหนดทิศทางการบริหารจัดการด้านน้ำมันเชื้อเพลิงให้สอดคล้องกับเป้าหมายที่ระบุภายใต้แผนอื่นๆ โดยเฉพาะแผนอนุรักษ์พลังงาน และแผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก โดยมีเป้าหมายเพื่อใช้เป็นกรอบสำหรับการดำเนินนโยบายและการจัดทำแผนด้านน้ำมันเชื้อเพลิงในอนาคต โดยคำนึงถึงสภาพแวดล้อมต่างๆ รวมถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทิศทางการพัฒนาพลังงานของประเทศ

2. การจัดทำแผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2558-2579

การจัดทำแผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นการบูรณาการระหว่างแผนอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. 2558-2579 กับแผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก พ.ศ. 2558-2579 โดยเริ่มกระบวนการจัดทำแผนจากการพยากรณ์ปริมาณความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลปริมาณความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเดียวกับแผนอนุรักษ์พลังงาน

แผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงฉบับนี้ “น้ำมันเชื้อเพลิง” หมายความรวมถึง น้ำมัน ก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่ใช้เป็นเชื้อเพลิง และก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ และการจัดทำแผนจะมุ่งเน้นการบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง เนื่องจากเป็นภาคส่วนที่มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในสัดส่วนสูงที่สุด

ตามแผนอนุรักษ์พลังงานได้มีการประเมินความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในกรณีฐาน (Business as Usual: BAU) ว่าในปี 2579 จะมีความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง 65,459 ktoe โดยตามแผนได้กำหนดแนวทางมาตรการอนุรักษ์พลังงานในภาคขนส่งแบ่งแนวทางดำเนินการออกได้เป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 กำกับราคาเชื้อเพลิงในภาคขนส่งให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง กลุ่มที่ 2 เพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงในยานยนต์ กลุ่มที่ 3 ส่งเสริมการบริหารจัดการการใช้รถบรรทุกและรถโดยสาร และกลุ่มที่ 4 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง

หน่วย: ktoe

สาขาเศรษฐกิจ	ชนิดน้ำมัน	BAU		EEP100%	
		ปี 2569	ปี 2579	ปี 2569	ปี 2579
สาขาขนส่ง	เบนซิน	9,303	12,934	4,683	4,523
	ดีเซล	17,086	24,309	9,898	10,067
	LPG	4,601	8,001	2,785	4,264
	ก๊าซธรรมชาติ	5,731	9,269	4,020	5,447
	น้ำมันเครื่องบิน	7,206	10,036	7,206	10,036
	น้ำมันเตา	1,010	909	1,010	909
	รวมสาขาขนส่ง		44,937	65,459	29,602
รวมทุกสาขา	เบนซิน	9,381	13,012	4,760	4,600
	ดีเซล	23,972	32,389	16,784	18,147
	LPG	8,986	13,022	7,170	9,285
	ก๊าซธรรมชาติ	5,731	9,269	4,020	5,447
	น้ำมันเครื่องบิน	7,217	10,047	7,217	10,047
	น้ำมันเตา	1,699	1,598	1,699	1,598
	รวม		56,985	79,338	41,650

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

หมายเหตุ: BAU = Business as Usual

EEP = Energy Efficiency Plan

ktoe = kilo ton of oil equivalent

จากผลการพยากรณ์ข้อมูลปริมาณความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในข้างต้นกรมธุรกิจพลังงานจึงได้นำมาบริหารจัดการโดยกำหนดเป็นหลักการจัดทำแผน 5 หลักการ ดังนี้

1. สนับสนุนมาตรการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงในภาคขนส่งตามแผนอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. 2558-2579 (Energy Efficiency Plan: EEP 2015)
2. บริหารจัดการชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงให้เหมาะสม
3. ปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้เหมาะสม
4. ผลักดันการใช้เชื้อเพลิงเอทานอลและไบโอดีเซล ตามแผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก พ.ศ. 2558-2579 (Alternative Energy Development Plan: AEDP2015)
5. สนับสนุนการลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐานน้ำมันเชื้อเพลิง

3. หลักการบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง

หลักการ	เหตุผลความจำเป็น	มาตรการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>1. สนับสนุนมาตรการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงในภาคขนส่งตามแผนอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. 2558-2579 (Energy Efficiency Plan: EEP 2015)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ตามแผนอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. 2558-2579 กำหนดเป้าหมาย ที่จะลดความเข้มการใช้พลังงานลงร้อยละ 30 ในปี พ.ศ. 2579 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2553 โดยมีมาตรการประหยัดพลังงานกับ 4 กลุ่มเศรษฐกิจ ได้แก่ ภาคขนส่ง ภาคอุตสาหกรรม อาคารธุรกิจขนาดใหญ่ และอาคารธุรกิจขนาดเล็กและบ้านอยู่อาศัย สำหรับในภาคขนส่งมีเป้าหมายการประหยัดพลังงานอยู่ที่ 30,213 ktoe 	<ol style="list-style-type: none"> 1. การสนับสนุนการใช้ยานยนต์ประหยัดพลังงาน 2. โครงการติดฉลากแสดงประสิทธิภาพพลังงานในยางรถยนต์ 3. การบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน 4. การขับขี่เพื่อการประหยัด 5. เงินทุนหมุนเวียนเพื่อการอนุรักษ์พลังงานโดยบริษัทจัดการพลังงาน 6. อุดหนุนผลการประหยัดพลังงานสำหรับภาคขนส่ง (SOP+DSM) 7. การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน 8. การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง รถไฟรางคู่ 9. เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งน้ำมันของประเทศ โดยพัฒนาระบบขนส่งน้ำมันทางท่อ 10. ผลจากนโยบายราคาดีเซล 11. ผลจากรถไฟฟ้า 	<p>กระทรวงพลังงาน/ กระทรวงคมนาคม/ กระทรวงการคลัง/ กระทรวงอุตสาหกรรม</p>

หลักการ	เหตุผลความจำเป็น	มาตรการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2. บริหารจัดการชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงให้เหมาะสม			
2.1 บริหารจัดการชนิดของเชื้อเพลิงให้เหมาะสมกับกลุ่มผู้ใช้ต่างๆ ได้แก่ ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (Liquefied Petroleum Gas: LPG) และก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (Natural Gas for Vehicle: NGV)			
2.1.1 ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (Liquefied Petroleum Gas: LPG)	<ul style="list-style-type: none"> ● ปริมาณการใช้ LPG มีอัตราการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยที่ความสามารถในการผลิต LPG ในประเทศไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้ ทำให้ต้องมีการนำเข้า การพึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศมากเกินไปจนอาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงด้านพลังงานและยังส่งผลกระทบต่อดุลการค้าของประเทศด้วย ● LPG ที่ผลิตได้ภายในประเทศควรจะถูกจัดสรรไปยังภาคครัวเรือนเป็นอันดับแรก เนื่องจากเป็นสินค้าจำเป็นที่ประชาชนใช้ในการดำรงชีพ แต่จากข้อมูลปริมาณการใช้ในภาคครัวเรือนพบว่าตั้งแต่ปี 2556 มีอัตราการขยายตัวลดลง ในขณะที่ภาคขนส่งกลับมีอัตราการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้น 	<p>มาตรการด้านราคา</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ให้ราคา LPG สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงจากทุกแหล่งจัดหา ● พิจารณาการเก็บภาษีสรรพสามิตตามค่าความร้อนโดยเปรียบเทียบกับกลุ่มน้ำมันเบนซิน-แก๊สโซฮอล เพื่อลดการบิดเบือนกลไกตลาด 	<p>กระทรวงพลังงาน</p> <p>กระทรวงการคลัง</p>

หลักการ	เหตุผลความจำเป็น	มาตรการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	<ul style="list-style-type: none"> ● อัตราการขยายตัวในภาคขนส่งที่เพิ่มขึ้นมีสาเหตุสำคัญมาจากราคา LPG ในภาคขนส่งถูกกว่าน้ำมันในกลุ่มเบนซิน-แก๊สโซฮอล์ (ยกเว้นแก๊สโซฮอล์ อี 85) ประมาณ 2-4 เท่าตัว (ข้อมูลในช่วงปี 2551-2557) ● ปริมาณการใช้ LPG ในภาคขนส่งที่สูงเมื่อเทียบกับชนิดน้ำมันในกลุ่มแก๊สโซฮอล์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเทียบกับปริมาณการใช้แก๊สโซฮอล์ อี 20 อาจส่งผลให้ปริมาณการใช้เอทานอลไม่เป็นไปตามเป้าหมายในแผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือกได้ ● จากข้อมูลการพยากรณ์ปริมาณการใช้ในภาคขนส่งพบว่าการใช้ LPG ในภาคขนส่งมีแนวโน้มเติบโตสูงกว่าการใช้น้ำมันในกลุ่มเบนซิน-แก๊สโซฮอล์ โดยในปี 2579 จะมีการใช้ LPG 19 ล้านลิตรต่อวัน และน้ำมันในกลุ่มเบนซิน-แก๊สโซฮอล์ 17 ล้านลิตรต่อวัน 		
2.1.2 ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (Natural Gas for Vehicle: NGV)	<ul style="list-style-type: none"> ● ก๊าซธรรมชาติจากทะเลในอ่าวไทย และจากบนบก อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น ถูกนำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงในการผลิตกระแสไฟฟ้าเป็นหลักเพื่อทดแทนการใช้ถ่านหินและ น้ำมันเตาซึ่งมีราคาสูงและต้องนำเข้าจากต่างประเทศ 	<p>1. มาตรการด้านราคา</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ปรับราคาขายปลีก NGV ให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง ● อุดหนุนราคาขายปลีก NGV สำหรับรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก 	<p>กระทรวงพลังงาน</p> <p>กระทรวงพลังงาน</p>

หลักการ	เหตุผลความจำเป็น	มาตรการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	<ul style="list-style-type: none"> ● ภาครัฐได้มีนโยบายและมาตรการสนับสนุนการใช้ก๊าซธรรมชาติมาเป็นเชื้อเพลิงสำหรับยานยนต์ (Natural Gas for Vehicle: NGV) เช่น รถโดยสารสาธารณะติดตั้ง NGV นโยบายด้านภาษี นโยบายด้านราคา มาตรการรถแท็กซี่ติดตั้ง NGV มาตรการสนับสนุนให้ ปตท. จัดตั้งสถานีบริการ NGV มาตรการสนับสนุนให้ผู้ผลิตและประกอบรถยนต์ภายในประเทศผลิตรถยนต์ใช้ NGV เป็นต้น ● จากนโยบายและมาตรการส่งเสริมการใช้ NGV ส่งผลให้ปริมาณการใช้ NGV เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2558 มีปริมาณการใช้ 8.7 ล้านกก.ต่อวัน และประเมินว่าในปี 2579 ปริมาณการใช้จะเพิ่มขึ้นเป็น 17 ล้านกก.ต่อวัน อย่างไรก็ตาม การจัดหาก๊าซธรรมชาติจากในประเทศมีปริมาณจำกัด ● เนื่องจากก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงหลักที่ใช้ในการผลิตไฟฟ้า และความต้องการก๊าซธรรมชาติทั้งในภาคอุตสาหกรรมขนส่ง และภาคไฟฟ้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในอนาคตจึงอาจจำเป็นต้องนำเข้าก๊าซธรรมชาติในรูปแบบของ 	<ul style="list-style-type: none"> ● เก็บภาษีสรรพสามิต เช่นเดียวกับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ในภาคขนส่งชนิดอื่น <p>2. มาตรการด้านสถานีบริการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● สนับสนุนให้มีสถานีบริการก๊าซธรรมชาติเฉพาะตามแนวท่อก๊าซ ● ให้จัดตั้งศูนย์พักรถขนส่งสินค้าพร้อมสถานีบริการก๊าซธรรมชาติ (NGV Terminal Hub) <p>3. มาตรการด้านรถ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● สนับสนุนให้ใช้ NGV เฉพาะในกลุ่มรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก 	<p>กระทรวงการคลัง</p> <p>กระทรวงพลังงาน</p> <p>กระทรวงพลังงาน</p> <p>กระทรวงพลังงาน</p>

หลักการ	เหตุผลความจำเป็น	มาตรการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	LNG (Liquefied Natural Gas) ซึ่งมีราคาสูงกว่าก๊าซธรรมชาติในประเทศ จึงอาจส่งผลกระทบต่อภาคเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ		
2.2 การลดชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิง และการผลักดันให้มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงมาตรฐานเดียวกันและสอดคล้องกับมาตรฐานภูมิภาคอาเซียน (Harmonisation of ASEAN Fuel Quality Standards: HAFQS)			
2.2.1 การลดชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิง	<ul style="list-style-type: none"> ● ปัจจุบันประเทศไทยมีชนิดน้ำมันในกลุ่มเบนซิน-แก๊สโซฮอล์ ถึง 5 ชนิด ได้แก่ แก๊สโซฮอล์อี 10 ออกเทน 91 แก๊สโซฮอล์อี 10 ออกเทน 95 แก๊สโซฮอล์อี 20 แก๊สโซฮอล์อี 85 และเบนซิน ● ปัจจุบัน (ม.ค.-ก.ค. 2558) จากข้อมูลการใช้น้ำมันในกลุ่มเบนซิน-แก๊สโซฮอล์ พบว่า แก๊สโซฮอล์อี 10 ออกเทน 91 มีสัดส่วนการใช้ที่มากที่สุด เมื่อเทียบกับชนิดอื่น คิดเป็น 11.0 ล้านลิตรต่อวัน รองลงมาเป็น แก๊สโซฮอล์อี 10 ออกเทน 95 8.6 ล้านลิตรต่อวัน ในขณะที่มีการใช้แก๊สโซฮอล์อี 20 และอี 85 เพียง 4.0 และ 0.9 ล้านลิตรต่อวัน ตามลำดับ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ผลักดันให้มีการใช้เอทานอลตามศักยภาพของรถยนต์ 2. พิจารณาปรับชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงในกลุ่มเบนซิน-แก๊สโซฮอล์ให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีของรถยนต์ โดยอยู่บนพื้นฐานของความสมดุลของโรงกลั่น 3. มาตรการด้านราคา <ul style="list-style-type: none"> ● กำหนดส่วนต่างราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ชนิดต่างๆ ให้เหมาะสม 	<p>กระทรวงพลังงาน</p> <p>กระทรวงพลังงาน</p> <p>กระทรวงพลังงาน</p>

หลักการ	เหตุผลความจำเป็น	มาตรการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	<p>โดยที่มีจำนวนรถยนต์ อี 20 มากกว่า 2 ล้านคัน</p> <p>รถจักรยานยนต์อี 20 มากกว่า 8 ล้านคัน และมีรถ อี 85 มากกว่า 2 แสนคัน</p>		
<p>2.2.2 การกำหนดมาตรฐานน้ำมันเชื้อเพลิงภูมิภาคอาเซียน (Harmonisation of ASEAN Fuel Quality Standards: HAFQS)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● น้ำมันเชื้อเพลิงที่จำหน่ายในประเทศสมาชิกอาเซียนมีความแตกต่างกันมากในด้านคุณภาพ โดยมีประเทศสิงคโปร์และไทยที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีปริมาณกำมะถันในมาตรฐานระดับยูโร 4 หรือสูงกว่า ในขณะที่ประเทศมาเลเซีย เวียดนาม และฟิลิปปินส์ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในมาตรฐานระดับยูโร 2 ส่วนประเทศบรูไน กัมพูชา อินโดนีเซีย ลาว และพม่า ยังคงมีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีปริมาณกำมะถันสูง ● มาตรฐานน้ำมันเชื้อเพลิงที่แตกต่างกันทำให้เกิดปัญหาในการเดินทางข้ามพรมแดน และเป็นอุปสรรคต่อการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างประเทศสมาชิก นอกจากนี้ยังมีผลกระทบต่อความมั่นคงในการจัดหา น้ำมันเชื้อเพลิงในภาพรวมของภูมิภาค 	<p>ผลักดันให้มีการจัดตั้งคณะทำงานด้านการกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ในภาคการขนส่งของอาเซียน (Task Force on the Harmonisation of Quality Standards for Transportation Fuel in ASEAN)</p>	<p>กระทรวงพลังงาน</p>

หลักการ	เหตุผลความจำเป็น	มาตรการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>3. ปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้เหมาะสม</p>	<p>เพื่อให้โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีความสอดคล้องกับต้นทุนและให้มีภาระภาษีที่เหมาะสมระหว่างน้ำมันเชื้อเพลิงต่างชนิดและผู้ใช้ต่างประเภท เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศ โดยที่มติ กพช. เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2557 ได้กำหนดกรอบและแนวทางการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เกี่ยวข้องกับภาคขนส่ง ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ราคาพลังงานต้องสะท้อนต้นทุนแท้จริง 2) ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ขนส่งควรจะมีอัตราภาษีสรรพสามิตที่ใกล้เคียงกัน 3) กองทุนน้ำมันใช้เพื่อรักษาเสถียรภาพราคาและส่งเสริมพลังงานทดแทน 4) ลดการชดเชยข้ามประเภทเชื้อเพลิง (Cross Subsidy) 5) ค่าการตลาดควรอยู่ในระดับที่เหมาะสม 6) เก็บเงินกองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันเชื้อเพลิงในแต่ละประเภทในอัตราที่ใกล้เคียงกันตามค่าความร้อน 		
<p>3.1 ปรับโครงสร้างราคาน้ำมัน</p>		<ul style="list-style-type: none"> ● ปรับอัตราภาษีสรรพสามิตของกลุ่มน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซลให้ใกล้เคียงกันมากขึ้นอยู่ในช่วง 2.85 ถึง 5.55 บาทต่อลิตร โดยให้สะท้อนต้นทุนมลภาวะและถนนชำรุด 	<p>กระทรวงการคลัง</p>

หลักการ	เหตุผลความจำเป็น	มาตรการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
		<ul style="list-style-type: none"> ● กำหนดส่วนต่างของราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสม ● ค่าการตลาดของผู้ค้าน้ำมันเบนซินและดีเซลโดยเฉลี่ยควรอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเป็นธรรม 	<p>กระทรวงพลังงาน</p> <p>กระทรวงพลังงาน</p>
3.2 ปรับโครงสร้างราคา LPG		<ul style="list-style-type: none"> ● กำหนดราคาต้นทุน LPG ให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงจากทุกแหล่งจัดหา ● พิจารณาปรับอัตราภาษีสรรพสามิตตามค่าความร้อนโดยเปรียบเทียบกับกลุ่มน้ำมันเบนซิน-แก๊สโซฮอล์ เพื่อลดการบิดเบือนกลไกตลาด 	<p>กระทรวงพลังงาน</p> <p>กระทรวงการคลัง</p>
3.3 ปรับโครงสร้างราคา NGV		<ul style="list-style-type: none"> ● ปรับราคาให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง ● พิจารณาจัดเก็บภาษีสรรพสามิต 	<p>กระทรวงพลังงาน</p> <p>กระทรวงการคลัง</p>
4. ผลักดันการใช้เชื้อเพลิงเอทานอลและไบโอดีเซล ตามแผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก พ.ศ. 2558-2579 (Alternative Energy Development Plan: AEDP2015)	สนับสนุนการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพตามศักยภาพการผลิตของวัตถุดิบทางการเกษตรโดยไม่ให้ส่งผลกระทบต่ออาหาร และคำนึงถึงเทคโนโลยียานยนต์		

หลักการ	เหตุผลความจำเป็น	มาตรการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>4.1 มาตรการส่งเสริมการใช้เอทานอลในภาคขนส่ง</p>	<p>ตามแผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก ประเมินศักยภาพของการผลิตเอทานอลโดยอ้างอิงตามยุทธศาสตร์อ้อยโรงงานและน้ำตาลทราย (พ.ศ.2558-2569) ที่เพิ่มพื้นที่ปลูกอ้อยจาก 10 ล้านไร่เป็น 16 ล้านไร่ ในปี 2569 จะทำให้สามารถผลิตเอทานอลจากกากน้ำตาลได้สูงถึง 4.8 ล้านลิตรต่อวัน และหากอ้างอิงตามยุทธศาสตร์มันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์ (พ.ศ.2558-2569) เพิ่มผลผลิตจาก 3.5 ตันต่อไร่ ในปี 2557 เป็น 7 ตันต่อไร่ ในปี 2569 โดยอนุमानว่า ในปี 2579 จะทำให้สามารถผลิตเอทานอลจากมันสำปะหลังได้สูงถึง 6.5 ล้านลิตรต่อวัน ส่งผลให้โดยรวมแล้วในปี 2579 จะทำให้มีศักยภาพในการผลิตเอทานอล 11.3 ล้านลิตรต่อวัน</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ผลักดันให้มีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลตามศักยภาพของรถยนต์ โดยประชาสัมพันธ์สร้างความเชื่อมั่น และความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอลอี 20 และน้ำมันแก๊สโซฮอลอี 85 ● โครงการส่งเสริมการใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์อี 85 ในส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ ● กำหนดส่วนต่างราคาน้ำมันแก๊สโซฮอลให้จูงใจ ● ส่งเสริมด้านภาษีสำหรับยานยนต์ที่ใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิงในสัดส่วนสูง 	<p>กระทรวงพลังงาน</p> <p>สำนักงานประมาณ/กระทรวงพลังงาน</p> <p>กระทรวงพลังงาน</p> <p>กระทรวงการคลัง</p>
<p>4.2 มาตรการส่งเสริมการใช้ไบโอดีเซลในภาคขนส่ง</p>	<p>ตามแผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก ประเมินศักยภาพการผลิตไบโอดีเซลตามร่างยุทธศาสตร์ปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์ม (พ.ศ.2558-2569) ขยายพื้นที่ปลูกเพิ่มจาก 4.5 ล้านไร่เป็น 7.5 ล้านไร่ และเพิ่มผลผลิตจาก 3.2 ตันต่อไร่ เป็น 3.5 ตันต่อไร่ โดยประเมินว่าในปี 2579 จะมีศักยภาพการผลิตไบโอดีเซล 14 ล้านลิตรต่อวัน</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ส่งเสริมการใช้ ปี20 ในรถบรรทุกขนาดใหญ่ เฉพาะกลุ่ม ● ใช้มาตรการทางภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้ไบโอดีเซลในสัดส่วนที่สูงขึ้นเพื่อรองรับโครงสร้างภาษีรถยนต์ใหม่ด้วยเทคโนโลยี H-FAME 	<p>กระทรวงพลังงาน</p> <p>กระทรวงการคลัง</p>

หลักการ	เหตุผลความจำเป็น	มาตรการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
5. สนับสนุนการลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐานน้ำมันเชื้อเพลิง			
5.1 สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพโดยการพัฒนาระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อ	<p>การขนส่งโดยระบบท่อน้ำมัน (Pipeline System) ใช้สำหรับการขนส่งน้ำมันปริมาณมากจากแหล่งผลิตไปยังคลังน้ำมันปลายทางเพื่อจัดส่งให้ผู้ใช้ต่อไป หรือส่งให้กับผู้ใช้ รายใหญ่ ที่มีอุปกรณ์รับน้ำมันทางท่อ การขนส่งทางท่อในระยะแรกมีต้นทุนค่าขนส่งสูงเนื่องจากการคิดค่าการใช้ท่อรวมต้นทุนทางการเงิน แต่ต้นทุนค่าขนส่งจะต่ำลงหากมีปริมาณน้ำมันผ่านท่อมาก และต้องมีการลงทุนสร้างคลังรับน้ำมันที่ปลายทาง อย่างไรก็ตามการขนส่งทางท่อเป็นวิธีการขนส่งที่สิ้นเปลืองพลังงานน้อยที่สุดเนื่องจากขนส่งน้ำมันไปในทิศทางเดียวกันตลอด และยังสามารถใช้ขนส่งน้ำมันในปริมาณมากๆ อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังมีผลกระทบต่อความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมน้อยมากเนื่องจากเป็นระบบปิดที่แยกเฉพาะและมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุน้ำมันรั่วไหลต่ำ</p> <p>มติ กพช. เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2558 เห็นชอบการขยายระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อไปยังภาคเหนือและ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยให้ผู้ประกอบการรายเดิม หรือผู้ค้าน้ำมัน หรือเอกชนรายอื่น เป็นผู้ดำเนินการพัฒนาโครงการฯ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● เปิดให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการพัฒนาโครงการก่อสร้างระบบท่อน้ำมันไปยังภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อให้เกิดการแข่งขันอย่างเสรี โดยให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กระทรวงพลังงานกำหนด ● ขอความร่วมมือจากหน่วยงานราชการต่างๆให้การสนับสนุนโดยอนุญาตให้วางท่อน้ำมันในเขตที่ดินของหน่วยงานราชการนั้นๆได้ อาทิเช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมชลประทาน และการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย เพื่อจูงใจให้เอกชนมาลงทุน ● กระทรวงพลังงานร่วมกับภาคเอกชนที่สนใจลงทุนพิจารณาแนวท่อน้ำมัน จุดตั้งคลังน้ำมัน และปริมาณการขนส่งน้ำมันผ่านท่อ ● กำหนดให้มีหน่วยงานกำกับดูแลการประกอบกิจการท่อน้ำมัน โดยปัจจุบันคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน 	<p>กระทรวงพลังงาน</p> <p>กระทรวงพลังงาน</p> <p>กระทรวงพลังงาน</p> <p>กระทรวงพลังงาน/คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน</p>

หลักการ	เหตุผลความจำเป็น	มาตรการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	<p>เพื่อให้เกิดการแข่งขันอย่างเสรี โดยให้หน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้การสนับสนุน โครงการ และมอบหมายให้ คณะกรรมการบริหารนโยบาย พลังงาน (กบง.) เป็นผู้รับผิดชอบ ในการกำกับดูแลค่าบริการขนส่ง น้ำมันทางท่อ การมีอำนาจเหนือ ตลาด ป้องกันการผูกขาด ให้ ความคุ้มครองผู้ค้าน้ำมันและ ประชาชนให้สามารถเข้าถึงและ ได้รับบริการที่เป็นธรรม จนกว่า คณะกรรมการกำกับกิจการ พลังงาน (กกพ.) จะมีการกำหนด ปรับปรุง หรือแก้ไขกฎหมายที่ เกี่ยวกับการกำกับดูแลระบบการ ขนส่งน้ำมันทางท่อในอนาคต</p>	<p>(กกพ.) เป็นผู้กำกับดูแลต่อ ขนส่งก๊าซธรรมชาติอยู่แล้ว ในปัจจุบัน จึงควรมอบให้มี หน้าที่ในการกำกับดูแลต่อ ขนส่งน้ำมันด้วย</p>	
<p>5.2 การสำรวจน้ำมัน ทางยุทธศาสตร์</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● เนื่องจากประเทศไทยพึ่งพา การนำเข้าน้ำมันดิบจาก ต่างประเทศสูงถึงร้อยละ 85 ของปริมาณน้ำมันดิบที่เข้าสู่ กระบวนการกลั่นทั้งหมดใน แต่ละปี ● น้ำมันดิบที่นำเข้ามาจาก ต่างประเทศร้อยละ 85 นั้น พบว่าเป็นการนำเข้ามาจาก กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง ถึงร้อยละ 80 ซึ่งเป็นกลุ่ม ประเทศที่มีความเสี่ยง ทางด้านภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitical Risk) สูงมาก ● นอกจากนี้ยังมีปัจจัยเสี่ยง อื่นๆ เช่น การขนส่งน้ำมัน จากแหล่งตะวันออกกลาง มายังประเทศไทยผ่านช่อง แควบมะละกาซึ่งมีความแออัด 	<p>ดำเนินการศึกษาเพื่อกำหนด แนวทางการสำรวจน้ำมันทาง ยุทธศาสตร์ โดยที่</p> <ul style="list-style-type: none"> ● การสำรวจทางยุทธศาสตร์ เป็นภาระของภาครัฐ ● การสำรวจทางการค้าตาม กฎหมายเป็นภาระของ ภาคเอกชน ● จำนวนวันสำรวจทาง ยุทธศาสตร์ขึ้นอยู่กับภาวะ วิกฤติของโลก เช่น สงคราม ผู้ผลิตเกิดภัยพิบัติ ● จำนวนวันสำรวจทาง การค้าขึ้นอยู่กับภาวะปกติ แต่มีเหตุการณ์ไม่คาดคิด เช่น อุบัติเหตุ การขนส่งมี ปัญหา 	<p>กระทรวงพลังงาน</p>

หลักการ	เหตุผลความจำเป็น	มาตรการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	<p>เสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางน้ำ และการปล้นของโจรสลัด รวมทั้งภัยธรรมชาติต่างๆ เช่น แผ่นดินไหว สึนามิ ที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ปัจจัยเสี่ยงดังกล่าว เป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถคาดเดาและควบคุมได้ หากเกิดเหตุการณ์ใดๆ ที่ส่งผลกระทบต่อ ทำให้การจัดหาน้ำมันดิบของประเทศหยุดชะงักลงเป็นระยะเวลาหนึ่ง ย่อมส่งผลกระทบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศอย่างแน่นอน เพราะน้ำมันเป็นปัจจัยการผลิตโดยตรงที่สำคัญในระบบเศรษฐกิจ อาทิ ภาคขนส่ง ภาคอุตสาหกรรมผลิต ภาคเกษตร และภาคครัวเรือน ● หากการหยุดชะงักดังกล่าว ยังคงดำรงอยู่เป็นระยะเวลาหนึ่งก็จะเข้าสู่ภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อโดยตรงอย่างรุนแรงต่อภาคประชาชนและอาจนำไปสู่การหยุดจ้างงาน รวมทั้งกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศอย่างมีนัยสำคัญและเป็นวงกว้าง 		