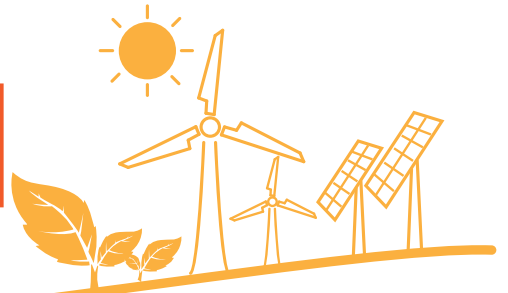


วารสาร นโยบาย พลังงาน

สำนักงานนโยบาย
และแผนพลังงาน
กระทรวงพลังงาน



ฉบับที่ 94 ตุลาคม-ธันวาคม 2554



นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์

ปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สถานการณ์พลังงานปี 2554 และแนวโน้มปี 2555

การปรับโครงสร้างราคาพลังงาน

พลังงานกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)

“ข้าวผัด” สร้างแรงบันดาลใจ ใช้พลังงานอย่างรู้คุณค่า

“ไบโอดีเซลจากไขมันไก่” หาง่าย ต้นทุนต่ำ เพื่อพลังงานยั่งยืน

ISSN 0859-3701



www.eppo.go.th

กบข.มองเศรษฐกิจโลกปี 55 เติบโตใกล้เคียงปี 54



กบข.คาดเศรษฐกิจโลกปี 55 เติบโตใกล้เคียงปี 54
เหตุปัญหานี้สาธารณะในยุโรปยังไร้ทางออกที่ชัดเจน
ซึ่งเสี่ยงลุกลามสู่ภาคสถาบันการเงิน ส่วนเศรษฐกิจไทย
คาดโต 4-4.5% เหตุการใช้จ่ายซ่อมแซมหน้าท่วมของ
ภาครัฐเป็นตัวกระตุ้น พร้อมมองการลงทุนปี 55 ยัง
ผันผวนสูง เพราะปัญหานี้ยุโรปเป็นหลัก แยมกลยุทธ์
ตั้งรับติดตามสถานการณ์ใกล้ชิด และหาจังหวะกลับเข้า
ลงทุนหุ้นพื้นฐานดี ราคาถูก

นางสาวโสภณดี เลิศมนัสชัย เลขาธิการ กองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการ (กบข.) กล่าวว่า แนวโน้มเศรษฐกิจโลกในปี 2555 น่าจะเติบโตใกล้เคียงปี 2554 โดยปัญหานี้สาธารณะในกลุ่มประเทศยุโรปที่ไม่ได้รับการแก้ไข ปัญหาที่ตรงจุดยังเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจโลก และต้องติดตามว่าปัญหาดังกล่าวจะลุกลามไปสู่สถาบันการเงินหรือไม่ โดยคาดว่าเศรษฐกิจยุโรปในปี 2555 จะเข้าสู่ภาวะถดถอยอย่างหลีกเลี่ยงได้ยาก ขณะที่เศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียและกลุ่มประเทศเกิดใหม่ยังขยายตัวได้ดี แม้จะได้รับผลกระทบจากปัญหาในยุโรปบ้าง แต่ยังได้รับแรงกระตุ้นจากความต้องการบริโภคภายในประเทศ

สำหรับแนวโน้มเศรษฐกิจไทยในปี 2555 คาดว่า จะขยายตัวประมาณ 4-4.5% เนื่องจากการใช้จ่ายเพื่อซ่อมแซมสิ่งก่อสร้างที่เสียหายในช่วงน้ำท่วม และการผลิตเพิ่มเพื่อชดเชยกำลังการผลิตที่สูญเสียไปของภาครัฐจะเป็น

ปัจจัยหลักที่ช่วยกระตุ้นการฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทย ขณะที่แนวโน้มอัตราดอกเบี้ยช่วงครึ่งแรกของปี 2555 มีโอกาสจะปรับตัวลดลงประมาณ 0.25% จากปัจจุบันที่ 3.25% เพื่อลดภาระต้นทุนของประชาชนและภาคธุรกิจ

“เชื่อว่าในระยะสั้นกลุ่มสหภาพยุโรปยังไม่สามารถแก้ปัญหาหนี้สาธารณะได้ ซึ่งปัจจัยนี้จะกดดันให้ตลาดหุ้นทั่วโลก รวมทั้งไทยในปี 2555 มีความผันผวนสูง โอกาสในการสร้างผลตอบแทนมีจำกัดกว่าปีที่ผ่านมา แต่หุ้นก็ยังเป็นสินทรัพย์ที่การลงทุนน่าสนใจ เนื่องจากราคาหุ้นยังต่ำกว่าพื้นฐาน โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศเกิดใหม่ ขณะที่ตลาดตราสารหนี้โลกในปี 2555 มีแนวโน้มผันผวนเช่นกัน เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยที่ปรับตัวลดลงในปีที่ผ่านมาอาจส่งผลให้ผลตอบแทนการลงทุนไม่สูงเท่าปี 2554” นางสาวโสภณดีกล่าว

ทั้งนี้ กลยุทธ์การลงทุนของ กบข. ในปีนี้ยังต้องติดตามปัญหานี้สาธารณะในกลุ่มประเทศยุโรปอย่างใกล้ชิด พร้อมทั้งหาจังหวะกลับเข้าลงทุนในหุ้น หากปัญหานี้ในกลุ่มสหภาพยุโรปมีสัญญาณการแก้ไขปัญหาเชิงบวกที่ชัดเจน โดยหุ้นในตลาดเกิดใหม่ เช่น จีน อินเดีย เป็นต้น เพราะมีความน่าสนใจมากกว่าตลาดหุ้นของประเทศที่พัฒนาแล้ว และราคาถูกกว่าปัจจัยพื้นฐาน รวมทั้งมีอัตราเงินปันผลที่สูง ส่วนการลงทุนในตราสารหนี้นั้น กบข. เน้นลงทุนในตราสารหนี้ต่างประเทศคุณภาพดี พร้อมทั้งเข้าลงทุนในสินทรัพย์ใหม่ เช่น อสังหาริมทรัพย์โลก โครงสร้างพื้นฐาน เป็นต้น เพื่อกระจายความเสี่ยงของการลงทุนและเพิ่มโอกาสสร้างผลตอบแทนระยะยาวที่สูงกว่าอัตราเงินเฟ้อ



กองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการ

สมาชิก กบข. สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

Ins. 1179 กด 6 หรือ www.gpf.or.th

ทักทาย



สำนักงานนโยบาย
และแผนพลังงาน
กระทรวงพลังงาน

เจ้าของ

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน
กระทรวงพลังงาน

ที่ปรึกษา

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

จัดทำโดย

คณะทำงานวสารนโยบายพลังงาน
สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน
กระทรวงพลังงาน
เลขที่ 121/1-2 ถ.เพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทร. 0 2612 1555 โทรสาร 0 2612 1357-8
www.eppo.go.th

ออกแบบและจัดพิมพ์

บริษัท ไดเรคชั่น แพลน จำกัด
โทร. 0 2642 5241-3,
0 2247 2339-40
โทรสาร 0 2247 2363
www.DIRECTIONPLAN.org

ห้วงระยะเวลานับแต่บัดนี้ไป เราคนไทยรวมถึงทุกประเทศทั่วโลก กำลังเผชิญกับวิกฤตราคาพลังงานที่จะมีการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ อันเนื่องมาจากหลายปัจจัย ทั้งจากปริมาณน้ำมันดิบและการผลิตที่ลดลง ปัญหาความขัดแย้ง ปัญหาทางการเมืองและเศรษฐกิจ ล้วนส่งผลกระทบต่อราคาพลังงานทั้งสิ้น เมื่อเชื้อเพลิงหลักอย่างเชื้อเพลิงฟอสซิลไม่ว่าจะเป็นน้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติ และถ่านหิน มีแนวโน้มราคาปรับตัวสูงขึ้น การหาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือกอื่นจึงเป็นหนทางที่ช่วยบรรเทาปัญหาการขาดแคลนและลดต้นทุนพลังงานได้ในระดับหนึ่ง ซึ่งเชื้อเพลิงชีวภาพเป็นพลังงานทดแทนที่ถูกจับตามอง และมีแนวโน้มนำมาใช้เป็นพลังงานทดแทนมากยิ่งขึ้น เพราะสามารถนำมาผสมกับน้ำมันประเภทต่าง ๆ ได้ดี โดยที่ไม่ทำให้ประสิทธิภาพการทำงานลดลง โดยเฉพาะการนำ “เชื้อเพลิงชีวภาพ” หรือ Bio fuel มาใช้ กำลังได้รับความสนใจทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ล่าสุด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้นำร่องใช้เชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพสำหรับเครื่องบินของการบินไทย เพื่อหวังกระตุ้นให้เกิดการร่วมมือวิจัยและพัฒนาเชื้อเพลิงชีวภาพสำหรับใช้ในเครื่องบินอย่างจริงจัง

วสารนโยบายพลังงานฉบับนี้จึงขอให้คุณผู้อ่านไปติดตามเที่ยวบินเที่ยวประวัติศาสตร์ของการบินไทยที่นำร่องทำการบินด้วยเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพเป็นครั้งแรกของภูมิภาคเอเชีย ผ่านคำบอกเล่าของ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) การนำร่องทดลองใช้เชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพครั้งนี้ นอกจากจะเป็นการกระตุ้นให้ภาครัฐและภาคเอกชนหันมาให้ความสำคัญกับการพัฒนาเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพในประเทศไทยแล้ว ยังเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยลดปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยออกมาจากอุตสาหกรรมการบิน จึงช่วยลดปัญหาภาวะโลกร้อนได้อีกทางหนึ่ง

การลดปัญหาภาวะโลกร้อนถือเป็นหน้าที่ของเราทุกคนที่ต้องร่วมมือร่วมใจกันลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่เป็นต้นเหตุของภาวะโลกร้อน แม้จะช่วยกันคนละนิดแต่เมื่อรวมความร่วมมือร่วมใจของทุกคนก็ช่วยลดอุณหภูมิที่กำลังสูงขึ้นให้แก่โลกใบนี้ได้ ย่อมมองว่าการลดภาวะโลกร้อนเป็นเรื่องของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง เพราะเมื่อผลกระทบจากภาวะโลกร้อนมาถึง เราทุกคนย่อมได้รับผลโดยเท่าเทียม ช่วยกันลดอุณหภูมิให้แก่โลกเสียแต่วันนี้ก่อนที่จะสายเกินไป

คณะทำงาน

สารบัญ

ENERGY NEWS ZONE

- 3 สรุปข่าวพลังงานรายไตรมาส
- 6 ภาพเป็นข่าว

ENERGY LEARNING ZONE



- 7 สัมภาษณ์พิเศษ : ปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์
นักร้องการบินไทยใช้เชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพ
ยกระดับการบินเพื่อสิ่งแวดล้อม
- 12 Scoop : สถานการณ์พลังงานปี 2554 และ
แนวโน้มปี 2555
- 21 สถานการณ์พลังงานไทยในช่วง 9 เดือนแรกของ
ปี 2554
- 39 สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง
- 45 การปรับโครงสร้างราคาพลังงาน
- 48 การปรับปรุงหลักเกณฑ์การคำนวณราคา
เอทานอลอ้างอิง
- 51 นโยบายการกำหนดราคาก๊าซธรรมชาติสำหรับ
ยานยนต์ (NGV) และการบรรเทาผลกระทบจาก
การปรับขึ้นราคาขายปลีกก๊าซ NGV สำหรับ
รถรับจ้างขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ



- 53 โครงการบัตรเครดิตพลังงาน
- 55 บ้านดิน อีกหนึ่งทางเลือกบ้านอนุรักษ์พลังงาน
- 57 พลังงานกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
(ASEAN Economic Community : AEC)
- 61 การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂)
จากการใช้พลังงานช่วง 3 ไตรมาสแรกปี 2554
- 66 “ข้าวผัด” สร้างแรงบันดาลใจ ใช้พลังงานอย่าง
รู้คุณค่า



- 69 กฎหมายด้านพลังงาน : พ.ร.บ.การส่งเสริม
การอนุรักษ์พลังงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550
- 73 เทคโนโลยีพลังงานจากต่างประเทศ :
“ไบโอดีเซลจากไขมันไก่” หาง่าย ต้นทุนต่ำ
เพื่อพลังงานยั่งยืน

ENERGY GAME ZONE

- 70 การ์ตูนประหยัดพลังงาน : กลอนประหยัด
พลังงาน
- 71 เกมพลังงาน : ความรู้เรื่องบ้านดิน

10 | สรุปข่าวประจำเดือน ตุลาคม'54

● นายพิชัย นริพทะพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน ในฐานะรองประธานคณะกรรมการพลังงานแห่งชาติ (กพช.) และ ประธานคณะกรรมการนโยบายพลังงาน (กบง.) กล่าวถึง มติ กพช. เมื่อวันที่ 30 กันยายนที่ผ่านมา เห็นชอบให้ปรับปรุงโครงสร้างราคาพลังงานทั้งระบบว่า เหมือนเหรียญ 2 ด้านที่มีผู้ได้รับผลกระทบจากราคาพลังงานที่เพิ่มขึ้น แต่ในทางกลับกันเป็นการฝ่าทางตันเพื่อทำให้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงดำรงสถานะอยู่ได้ในระยะยาว เพราะที่ผ่านมา กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงถูกนำไปใช้ในทางที่ผิด เมื่อรัฐบาลตัดสินใจผ่าตัดนโยบายราคาพลังงาน สถานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจะกลับมาเป็นบวก และมีความมั่นคงขึ้น ป้องกันการขาดแคลนและความผันผวนด้านราคา ส่วนบัตรเครดิตพลังงานจะเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2554 เป็นต้นไป ทางกระทรวงพลังงานจะเริ่ม ออกบัตรให้กลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่รอบแรก 59,000 คัน รถตู้โดยสาร 6,000 คัน และ รถตุ๊กตุ๊ก 6,700 คัน โดยต้องเป็นผู้ใช้ NGV เท่านั้น ด้านนายไพรินทร์ ชูโชติถาวร ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) กล่าวว่า การลอยตัวราคาพลังงานเป็นเรื่องที่รัฐบาลกล้าตัดสินใจในสิ่งที่ถูกต้อง เพราะราคาพลังงานเป็นเรื่องของหลักเศรษฐศาสตร์ที่ราคากับคุณค่าของพลังงานต้องสอดคล้องกัน เพราะถ้าไม่สอดคล้องกันจะทำให้บิดเบือนราคาและเกิดการใช้อย่างสิ้นเปลือง สำหรับบัตรเครดิตพลังงาน จะช่วยลดภาระของ ปตท. ได้ระดับหนึ่ง โดย ปตท. จะมีการติดตามการใช้ NGV เป็นระยะ ๆ หากมีการใช้ต่อเนื่อง ปตท. จะเร่งขยายสถานีฯ ให้ทันกับความต้องการที่เติบโตขึ้น



● นายพิชัย นริพทะพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน เปิดเผยว่า ได้ตั้งวอร์รูมช่วยเหลือผู้ประกอบการน้ำมัน โดยสั่งการ ปตท. การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประสานงานร่วมกันป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาน้ำมันและก๊าซหุงต้มขาดแคลน พร้อมกันนี้ ปตท. ได้เตรียมแจกน้ำมันบรรจุกังขนาด 15 ลิตร ทั้งน้ำมันเบนซินและดีเซลจำนวน 30,000 ถัง รวม 4.5-5 แสนลิตร เพื่อนำไปช่วยเหลือผู้ประกอบการน้ำมันทั่วประเทศไทยที่จำเป็นต้องใช้เชื้อเพลิงในกรณีฉุกเฉิน

● นายพชร นริพทะพันธุ์ โฆษกกระทรวงพลังงาน เปิดเผยว่า ปัจจุบันมีพื้นที่ที่ประสบอุทกภัยจำนวน 58 จังหวัด แบ่งออกเป็นระดับวิกฤต 10 จังหวัด ระดับเตือนภัย 19 จังหวัด ได้รับผลกระทบ 20 จังหวัด และระดับเตือนภัย 9 จังหวัด โดยมีจังหวัดที่อยู่ในเกณฑ์วิกฤต 10 จังหวัด และต้องปิดสถานีบริการน้ำมันและก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) โดยสรุป มีสถานีบริการน้ำมันจำเป็นต้องปิดจำนวน 31 แห่ง และสถานีก๊าซ LPG จำนวน 4 แห่ง และโรงบรรจุก๊าซ LPG 4 แห่ง อย่างไรก็ตาม ยังได้รับการยืนยันว่าเส้นทางขนส่งลำเลียงน้ำมันและก๊าซเข้าไปยังพื้นที่เตือนภัยสามารถใช้งานได้ สำหรับปริมาณน้ำในเขื่อนต่าง ๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ กฟผ. ซึ่งได้มีการหารืออย่างใกล้ชิดกับกรมชลประทานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการควบคุมระดับน้ำในเขื่อนให้อยู่ระดับที่เหมาะสม และมีผลกระทบโดยรวมน้อยที่สุด



● นายสุเทพ เหลี่ยมศิริเจริญ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน เปิดเผยว่า กระทรวงพลังงาน เตรียมมาตรการด้านพลังงานในช่วงฟื้นฟูหลังน้ำลดไว้แล้ว โดยมั่นใจว่าจะมีไฟฟ้า น้ำมัน และก๊าซเพียงพอต่อความต้องการใช้อย่างแน่นอน แม้ กฟผ. จะไม่สามารถผลิตไฟฟ้าได้บางจุด แต่ตอนนี้ก็มีปริมาณสำรองไฟฟ้าที่สามารถเรียกใช้ได้ทันทีประมาณ 1,800 เมกะวัตต์ ที่ผ่านมา ปลัดกระทรวงพลังงานได้ประชุมเกี่ยวกับการรับมือทั้งในส่วนไฟฟ้าและน้ำมัน ซึ่งทาง ปตท. ยืนยันว่ามีปริมาณน้ำมันในคลังเพียงพอ สำหรับความคืบหน้าแผนกู้เงินของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงคาดว่าจะกู้เพียง 6,000 ล้านบาท จากกรอบวงเงิน 1 หมื่นล้าน ซึ่งเพียงพอต่อสภาพคล่องของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างแน่นอน เพราะในช่วงเดือนมกราคม 2555 จะเป็นช่วงทยอยลอยตัวราคาพลังงานประกอบกับทิศทางราคาน้ำมันที่อ่อนลง โดยขณะนี้สถาบันบริหารกองทุนพลังงานอยู่ระหว่างการพิจารณาว่าจะกู้เงินจากสถาบันการเงินใด ซึ่งจะเป็นสถาบันการเงินในประเทศไทย คาดว่าจะได้ข้อสรุปภายในเดือนตุลาคมนี้ และจะเสนอที่ประชุมคณะกรรมการ กบง. ต่อไป

● นายสุเทพ เหลี่ยมศิริเจริญ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) คาดว่า เดือนธันวาคมไม่เกินเดือนมกราคม 2555 จะมีการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอีกครั้ง ซึ่งเป็นผลมาจากปัญหาเศรษฐกิจยุโรปยังไม่ฟื้นตัว ประกอบกับผู้ผลิตน้ำมันรายใหญ่ อาทิ ลิเบีย เพิ่มกำลังการผลิตทำให้ราคาน้ำมันลดลง ส่วนแนวคิดการเก็บภาษีป้ายทะเบียนรถยนต์ที่ติดตั้งถัง LPG กระทรวงการคลังจะดำเนินการเพราะเคยศึกษาแล้วพบว่า การเก็บภาษีป้ายเป็นปัญหาที่ยั่งยืนและลำบากในการตรวจสอบปริมาณรถยนต์ ด้านนายแม่สาย ประภาสวัต นายกสมาคมผู้ติดตั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซสำหรับยานยนต์ กล่าวว่า การประกาศความชัดเจนสำหรับนโยบายการปรับขึ้นราคาก๊าซ LPG และ NGV ของที่ประชุม กพช. เป็นเรื่องที่ดี เนื่องจากผู้ประกอบการรอความชัดเจนจากรัฐบาลเพื่อกำหนดทิศทางดำเนินธุรกิจ ดังนั้น เมื่อมีความชัดเจนว่าจะปรับขึ้น LPG เพียง 75 สตางค์ต่อกิโลกรัม และ NGV 50 สตางค์ต่อกิโลกรัม ในระยะเวลา 12 เดือน ทำให้ผู้บริโภคตัดสินใจได้ง่ายขึ้น คาดว่าจะมีผู้ติดตั้งลดลงประมาณ 20-30%

● นายสุทัศน์ ปัทมสิริวัฒน์ ผู้ว่าการการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) เปิดเผยว่า กฟผ. ได้เพิ่มระบบสำรองไฟฟ้ารับน้ำท่วมเป็น 2,035 เมกะวัตต์ ซึ่งสามารถรองรับกรณีเกิดปัญหาโรงไฟฟ้าหลายแห่งที่ไม่สามารถเดินเครื่องผลิตไฟฟ้าได้ นอกจากนี้ ยังเฝ้าระวังสถานีไฟฟ้าแรงสูงในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งล่าสุดการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ได้ปรับเปลี่ยนโหลดจ่ายไฟของ กฟน. หลังจากสถานีย่อยรังสิตถูกน้ำท่วมไปใช้สถานีอื่น ๆ ส่วนสถานีไฟฟ้าแรงสูงย่อยรังสิตของ กฟผ. ยังคงจ่ายไฟได้ปกติ



สรุปข่าวประจำเดือน พฤศจิกายน'54

● นายพิชัย นริพทะพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน เปิดเผยว่า สัปดาห์หน้ากระทรวงฯ จะหารือกระทรวงการคลัง เพื่อขอให้ชะลอการเรียกเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซล จากที่มีการปรับลด 5 บาทต่อลิตร ซึ่งจะมีผลถึงสิ้นเดือนธันวาคมนี้ นอกจากนี้ ในวันที่ 30 พฤศจิกายน จะประชุมคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) เพื่อพิจารณามาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วม ภายใต้วงเงิน 1 หมื่นล้านบาท และจะทบทวนนโยบายการใช้ไฟฟ้าฟรีให้เหลือ 50 หน่วยต่อเดือน รวมทั้งมาตรการลดภาระค่าไฟฟ้า รวมวงเงินช่วยเหลือ 2 หมื่นล้านบาท และล่าสุดได้เปิดตัวบัตรเครดิตพลังงานก๊าซ NGV ให้กลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่ รถสามล้อ และรถตู้ร่วม ชมก. ในพื้นที่เขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล วงเงิน 3,000 บาทต่อเดือน โดยจะเปิดลงทะเบียนตั้งแต่วันที่ 15-17 ธันวาคม ที่เมืองทองธานี และวันที่ 19-24 ธันวาคม ที่เจมอลล์ จตุจักร และเริ่มรับบัตรได้ตั้งแต่วันที่ 25 ธันวาคม



● นายพิชัย นริพทะพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน กล่าวว่า มีแนวคิดการผลักดันโครงการท่อขนส่งน้ำมันไปภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือแทนการขนส่งด้วยรถยนต์ โดยให้ ปตท.ซื้อหุ้นจากบริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมไทย จำกัด หรือ แทปไลน์มากขึ้น การหาพื้นที่อุตสาหกรรมแห่งใหม่ที่ไม่ขวางทางน้ำและมีระบบบริหารจัดการที่สามารถป้องกันน้ำท่วมได้ดี อาจใช้พื้นที่ภาคใต้ซึ่งกระทรวงฯ กำลังผลักดันโครงการแลนด์บริดจ์หรือสะพานเศรษฐกิจอยู่ในเวลานี้ และโครงการก่อสร้างระบบทางน้ำที่เมื่อเป็นช่วงแล้งสามารถใช้เป็นเส้นทางสัญจรของรถยนต์ได้



● นายพิชัย นริพทะพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน เปิดเผยภายหลังการประชุมคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) ว่า ที่ประชุมมีมติให้มีการปรับขึ้นราคาขายปลีก NGV ตามมติ กพช. ที่ให้ปรับขึ้นราคาตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2555 เดือนละ 50 สตางค์ต่อลิตร เป็นเวลา 1 ปี รวม 6 บาทต่อลิตร จากราคาจำหน่ายปัจจุบัน 8.50 บาทต่อลิตร เป็น 14.50 บาทต่อลิตร ซึ่งการปรับราคาดังกล่าวจะทำให้ภาระเงินชดเชยกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2555 ลดลงจากประมาณ 5,800 ล้านบาท เหลือเพียง 800 ล้านบาทเท่านั้น นอกจากนี้ ยังเห็นชอบปรับลดการจัดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับน้ำมันแก๊สโซฮอล 95 ลง 1.20 บาทต่อลิตร จาก 1.40 บาท คงเหลือเพียง 0.20 บาท เพื่อทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล 95 ถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 และยังเห็นชอบการจัดเก็บเงินจากการใช้ก๊าซ NGV

อีก 2 บาทต่อลิตร เข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่ออุดหนุนโครงการบัตรเครดิตพลังงาน จะทำให้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีเงินเข้า 1,800 ล้านบาทต่อปี ทั้งนี้โครงการบัตรเครดิตพลังงานจะเปิดลงทะเบียนในวันที่ 16 พฤศจิกายนนี้ และจะเริ่มใช้ในวันที่ 1 ธันวาคม 2554-31 ธันวาคม 2558 โดยกลุ่มเป้าหมาย คือรถแท็กซี่ รถตู้สาธารณะ และรถสามล้อ ประมาณ 1.56 แสนราย มีวงเงินเครดิต 3 พันบาท

● นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ปตท. เปิดเผยว่า ปตท.เห็นว่าการสร้างท่อส่งน้ำมันไปยังภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความจำเป็นมาก เพื่อให้สามารถขนส่งน้ำมันไปยังภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือในภาวะที่น้ำท่วมได้โดยรวดเร็ว เพราะปัจจุบันต้องขนส่งโดยใช้รถบรรทุก เมื่อมีปัญหาเส้นทางตัดขาดทำให้การขนส่งได้ยาก สำหรับนโยบายกระทรวงพลังงานที่จะให้ ปตท.เข้าไปซื้อหุ้นในท่อส่งปิโตรเลียมไทย (แทปไลน์) เพิ่มขึ้นจะต้องเจรจากับผู้ค้าน้ำมันรายอื่น เพราะมีผู้ค้าน้ำมันรายอื่นถือหุ้นอยู่หลายรายซึ่งขณะนี้ยังไม่ได้เจรจา

● นายดิเรก ลาวัณย์ศิริ ประธานคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน (เรกกูเลเตอร์) กล่าวภายหลังการประชุมคณะกรรมการเรกกูเลเตอร์ว่า ที่ประชุมเห็นชอบแนวทางการให้ความช่วยเหลือและเยียวยาผู้ใช้พลังงานและผู้รับใบอนุญาตที่ประสบอุทกภัย คาดว่า จะมีค่าใช้จ่ายกว่า 2 หมื่นล้านบาท ประกอบด้วย การตรึงค่าไฟฟ้าผันแปรอัตโนมัติ (เอฟที) รอบเดือนมกราคม-เมษายน 2555 คิดเป็นเงิน 7.7 พันล้านบาท โดยให้ กฟผ.รับภาระไปก่อน การยกเว้นการจัดเก็บค่าบริการรายเดือนในบิลค่าไฟฟ้าให้แก่ประชาชนผู้ประสบอุทกภัย เดือนละ 8.1-38.22 บาท ขึ้นอยู่กับขนาดของที่พักอาศัย ขณะที่ภาคอุตสาหกรรมจะพิจารณาลดการจัดเก็บค่าไฟฟ้าประกันขั้นต่ำ เดือนละ 312 บาท และยกเว้นค่าธรรมเนียมสำหรับผู้ไฟฟ้าที่ไม่แสวงหากำไร เดือนละ 320 บาท สำหรับค่าไฟฟ้าที่ค้างชำระในช่วงอุทกภัยจะให้ กฟผ. และการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) ยืดเวลาการผ่อนชำระหนี้ค่าไฟฟ้าออกไป 3 เดือน และไม่คิดดอกเบี้ย



● นายสุเทพ เหลี่ยมศิริเจริญ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กล่าวว่า มีการเสนอให้เลื่อนโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ออกไปจากกำหนดเดิมอีก เนื่องจากประชาชนยังไม่ให้การยอมรับเท่าที่ควร จำเป็นต้องใช้เวลาทำความเข้าใจอีกมาก สำหรับแผนการเลื่อนโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ออกไปจากแผนจะเป็นระยะเวลาที่ปีนั้นได้พิจารณาไว้หลายตัวเลือก ขณะนี้อยู่ระหว่างการสรุปรายละเอียดอีกครั้งก่อนเสนอกระทรวงพลังงานต่อไป

12 | สรุปข่าวประจำเดือน ธันวาคม'54

● นายพิชัย นริพทะพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน กล่าวภายหลังการเป็นประธานเปิดตัวภาพยนตร์ประชาสัมพันธ์รณรงค์การใช้พลังงานอย่างรู้คุณค่า ชุด “ข้าวผัด” ภายในโครงการเทิดพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 7 รอบ 5 ธันวาคม 2554 ถึงนโยบายการส่งเสริมการใช้ไบโอดีเซล (บี 100) ในดีเซลว่า ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2555 เป็นต้นไป จะประกาศใช้ดีเซล บี 5 เป็นเกรดเดียว จากปัจจุบันได้ผ่อนผันให้ผู้ค้าน้ำมันสามารถเติมได้ใน



สัดส่วนตั้งแต่ 4-5% เนื่องจากปริมาณปาล์มน้ำมันในสต็อกมีอยู่เพียงพอ ซึ่งมีปริมาณสำรองปี 100 มากถึง 2.7 แสนตัน ซึ่งสูงกว่าระดับที่ควรมีอยู่ 1.5 แสนตันต่อเดือน

● นายพิชัย นริพทะพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน เปิดเผยภายหลังร่วมเปิดตัวโครงการบัตรเครดิตพลังงาน NGV ซึ่งมีนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน ว่าอยู่ระหว่างการพิจารณาเพิ่มมาตรการช่วยเหลือให้แก่ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ NGV รองรับแผนการทยอยปรับขึ้นราคาขายปลีก NGV ในปีหน้า โดยล่าสุดได้ออกบัตรเครดิตพลังงานที่เป็นทั้งวงเงินเครดิตและส่วนลดราคารวมมูลค่า 9,000 บาทแล้ว ซึ่งเบื้องต้นมั่นใจว่าบัตรเครดิตพลังงานจะช่วยบรรเทาภาระค่าใช้จ่ายในช่วงที่มีการปรับราคา NGV ซึ่งจะเริ่มตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2555 ซึ่งในช่วงแรกของการปรับราคา NGV ผู้ที่ถือบัตรเครดิตพลังงานจะไม่ได้รับผลกระทบ โดยจะได้รับส่วนลดราคาแก๊สสูงสุด 2 บาทต่อกิโลกรัม จนถึงเดือนพฤษภาคม 2555 ด้านนายไพรินทร์ ชูโชติถาวร ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) กล่าวว่า ปตท.จะเร่งมาตรการแก้ไขปัญหาการเติมแก๊ส NGV ที่มีความล่าช้า โดย ปตท.เตรียมเพิ่มสถานีจ่ายแก๊ส NGV อย่างไม่จำกัด ในส่วนของโครงการบัตรเครดิตพลังงาน NGV คาดว่าจะมีการออกบัตรเครดิตให้กลุ่มผู้ประกอบการรถแท็กซี่จำนวน 100,000 ใบ จากจำนวนรถแท็กซี่ 75,000 คัน ที่ให้บริการในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

● นายพิชัย นริพทะพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน เปิดเผยภายหลังพิธีลงนามบันทึกความร่วมมือสินเชื่อโครงการฟื้นฟูสถานประกอบการน้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างกลุ่มธุรกิจพลังงานกับธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

แห่งประเทศไทย หรือ SME แบงก์ ว่า ความร่วมมือในครั้งนี้เป็นการปล่อยสินเชื่อให้สถานประกอบการน้ำมันเชื้อเพลิงในวงเงิน 500 ล้านบาท เพื่อนำไปใช้ในการฟื้นฟูกิจการที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัย ทั้งในส่วน of สถานบริการน้ำมันแก๊ส LPG แก๊ส NGV โรงบรรจุแก๊ส และรถขนส่งน้ำมัน โดยจะได้สินเชื่อไม่เกิน 1 ล้านบาทต่อราย



● นายพิชัย นริพทะพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน เปิดเผยว่า กระทรวงพลังงานอยู่ระหว่างการพิจารณาปรับปรุงแผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้าใหม่ (PDP) เนื่องจากได้มีการเลื่อนการก่อสร้างโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ไปอีก 3 ปี พร้อมมอบนโยบายให้พิจารณาเชื้อเพลิงถ่านหินสะอาดเข้ามาแทนเพื่อกระจายความเสี่ยงจากการใช้ก๊าซธรรมชาติ นอกจากนี้ ยังได้ประสานกระทรวงการต่างประเทศที่จะมีการพิจารณาเร่งดำเนินการสรุปข้อตกลงแหล่งพัฒนาปิโตรเลียมพื้นที่ทับซ้อนไทย-กัมพูชา เพื่อรองรับกับความต้องการใช้ก๊าซในระยะยาวของไทย ด้านนายณอคุณ สิทธิพงศ์ ปลัดกระทรวงพลังงาน กล่าวว่า หลังจากเลื่อนการก่อสร้างโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ออกไป 3 ปี ทำให้มีเวลาทำความเข้าใจกับประชาชนมากขึ้นเพื่อให้เกิดการยอมรับ อย่างไรก็ตาม ระหว่างนี้คงต้องพิจารณาทางเลือกเชื้อเพลิงอื่นเข้ามาทดแทนด้วย

● นายสุเทพ เหลี่ยมศิริเจริญ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) เปิดเผยว่า สนพ.ได้มอบหมายให้สถาบันวิจัยและพัฒนาพลังงานนครพิงค์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ วิจัยและศึกษาแนวทางการปลูกพืชพลังงาน 2 โครงการ โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน 24.8 ล้านบาท โดยโครงการแรกจะมีการนำภูษานิดต่าง ๆ ในไทย 10 ชนิด มาทำการศึกษาความเหมาะสมในการผลิตแก๊สชีวภาพ และนำไปต่อยอดผลิตแก๊สไบโอมีเทนอัดสำหรับ



ยานยนต์ทดแทนแก๊ส NGV และอีกโครงการเป็นการสร้างต้นแบบระบบผลิต CBG จากแก๊สชีวภาพเคลื่อนที่ได้ และศึกษาวิธีการปรับแต่งรถยนต์ให้สามารถใช้แก๊ส CBG เป็นเชื้อเพลิง

รมว.พลังงาน มอบนโยบายพลังงาน

นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน และนายณณकुณ สิทธิพงศ์ ปลัดกระทรวงพลังงาน ให้เกียรติมาเยี่ยมเยียน สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) พร้อมมอบนโยบายพลังงานที่สำคัญให้แก่ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ สนพ. ซึ่งมี นายสุเทพ เหลี่ยมศิริเจริญ ผู้อำนวยการ สนพ. พร้อมคณะผู้บริหาร ให้การต้อนรับ



เวิลด์แก๊ส ร่วมกับ สนพ. มอบถังแก๊สปิกนิก

บริษัท เวิลด์แก๊ส (ประเทศไทย)

จำกัด ร่วมกับ สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) มอบถังแก๊สปิกนิก ขนาด 4 กิโลกรัม พร้อมหัวเตา จำนวน 100 ถัง ให้แก่กระทรวงพลังงาน โดยมี นายพิชัย นริพทะพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน เป็นผู้รับมอบ เพื่อนำไปช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วม ณ อาคาร EnCo กระทรวงพลังงาน

สนพ. มอบถุงยังชีพและถังก๊าซ หุงต้มให้แก่ฐานทัพเรือกรุงเทพ เพื่อนำไปช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย

นายณที ทับมณี รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กระทรวงพลังงาน มอบถุงยังชีพจำนวน 210 ถุง และถังก๊าซหุงต้มพร้อมหัวเตาจำนวน 90 ถัง ให้แก่ นาวาเอก มาศพันธ์ ถาวรามร เสนาธิการฐานทัพเรือกรุงเทพ เพื่อนำไปช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยย่านพุทธมณฑล ณ ฐานทัพเรือกรุงเทพ เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2554



ปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์

นำร่องการบินไทย
ใช้เชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพ
ยกระดับการบินเพื่อสิ่งแวดล้อม



การเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิลรวมถึงกระบวนการผลิตเชื้อเพลิงฟอสซิลในทุกขั้นตอน ไม่ว่าจะเป็นการขุดเจาะแหล่งน้ำมันดิบ การขนส่ง การกลั่น รวมทั้งการนำมาใช้ ล้วนก่อให้เกิดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นจำนวนมาก ทั้งยังเป็นการปล่อยธาตุคาร์บอนจากแหล่งกักเก็บใต้พิภพ ก่อให้เกิดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสู่ชั้นบรรยากาศ ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดภาวะโลกร้อน ปัญหาดังกล่าวทำให้ทั่วโลกเริ่มหันมาตระหนักและหามาตรการรับมือกับปัญหาที่เกิดจากการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลกันอย่างจริงจัง

“อุตสาหกรรมการบิน” ถือเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกสู่ชั้นบรรยากาศอันเนื่องมาจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิลเช่นกัน ข้อมูลจาก **นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)** ระบุว่า ถึงแม้ว่าภาคการขนส่งทางอากาศจะมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพียงร้อยละ 2 ของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดของโลก แต่ธุรกิจการบินนั้นมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง จึงได้มีการตกลงกันที่จะลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 โดยเป็นเป้าหมายที่ตั้งขึ้นมาด้วยความสนใจ ซึ่งการที่จะลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงให้ได้ถึงร้อยละ

50 นั้นจำเป็นต้องพัฒนาเครื่องยนต์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ใช้เชื้อเพลิงน้อยลง และประการสำคัญคือต้องมีการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพเข้ามาทดแทนเชื้อเพลิงจากฟอสซิล ทั้งนี้สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association - IATA) หรือไออาตา เห็นว่า หากภายในปี 2563 อุตสาหกรรมการบินมีการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพประมาณร้อยละ 3-6 จะสามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ถึงร้อยละ 5

“การบินไทย” ได้ให้ความสำคัญในการให้ความร่วมมือกับ IATA ที่ต้องการผลักดันให้สมาชิกในอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกมีส่วนร่วมยับยั้งการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้ได้ในปี 2563 ซึ่งหนึ่งในกลยุทธ์ของแผนยุทธศาสตร์ปี 2554-2560 ของการบินไทยคือ การเดินทางแบบรักษ์สิ่งแวดล้อม (Travel Green) ที่มีการบริหารการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Fuel Management) โครงการพัฒนาเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพอย่างยั่งยืน (Sustainable Aviation Biofuel Development) และโครงการที่ใช้พลังงานทดแทนลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่จะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจการบิน

“การบินไทย” สายการบินแรกของเอเชีย ที่ทำการบินเที่ยวบินพาณิชย์ด้วยเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพ



นายปิยสวัสดิ์เปิดเผยว่า การบินไทยได้กำหนดกลยุทธ์ “Travel Green” เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินธุรกิจ เพื่อแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมในฐานะสายการบินแห่งชาติ ด้วยการนำร่องใช้เชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพสำหรับใช้ในอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย ภายใต้ “โครงการพัฒนาเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพในการบินอย่างยั่งยืน” โดยมุ่งหวังให้เกิดอุปสงค์และอุปทานอันจะนำไปสู่ความสำเร็จในการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพอย่างยั่งยืนในอนาคต ซึ่งเป็นโอกาสในการสร้างรายได้ให้แก่เกษตรกร และที่สำคัญยังเป็นการร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในการสนับสนุนและส่งเสริมนโยบายเรื่องเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพอย่างชัดเจน

“การบินไทยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้นให้เกิดความยั่งยืนในด้านการผลิตเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพเพื่อนำมาใช้ทดแทนเชื้อเพลิงจากฟอสซิล จึงได้กำหนดเป็นแผนความร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ ภายในประเทศ เช่น บริษัทผู้จัดจำหน่ายน้ำมัน บริษัทผู้ผลิตน้ำมัน สถาบันวิจัย สถาบันการศึกษา ตลอดจนหน่วยงานของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ บริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน และบริษัทผู้ผลิตเครื่องยนต์ในต่างประเทศ ให้มีส่วนร่วมในการพัฒนาเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพร่วมกัน โดยในส่วนของภูมิภาคเอเชีย การบินไทยจะเป็นสายการบินแรกที่ทำการบินด้วยเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพในเที่ยวบินพาณิชย์ปกติภายในประเทศ ภายใต้แนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมและเป็นสายการบินรักษาสีสิ่งแวดล้อม” นายปิยสวัสดิ์กล่าว

นายปิยสวัสดิ์กล่าวอีกว่า การพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพในปัจจุบันนี้ทำให้ได้น้ำมันอากาศยานที่มีคุณสมบัติเหมือนกับน้ำมันอากาศยาน Jet A-1 โดยไม่ต้องมีการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์ใด ๆ ของเครื่องบินหรือเครื่องยนต์เลย ซึ่งเรียกการทดแทนลักษณะนี้ว่า drop-in จากการทดสอบการใช้งานกับเครื่องยนต์เครื่องบิน การบินทดสอบของสายการบินต่าง ๆ เช่น แอร์นิวซีแลนด์, แจแปน แอร์ไลน์ส, คอนติเนนตัล แอร์ไลน์ส และสายการบินเคแอลเอ็ม พบว่า น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพนั้นมีคุณสมบัติไม่แตกต่างจากน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานชนิด Jet A-1 ที่ผลิตมาจากเชื้อเพลิงฟอสซิล จนทำให้องค์กรที่

“เทคโนโลยีการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพในปัจจุบันนี้ทำให้ได้น้ำมันอากาศยานที่มีคุณสมบัติเหมือนกับน้ำมันอากาศยาน Jet A-1 โดยไม่ต้องมีการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์ใด ๆ ของเครื่องบิน”

กำหนดและทดสอบมาตรฐานของวัสดุของอเมริกา American Society for Testing and Materials (ASTM International) ได้รับรองมาตรฐานว่า น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพที่มีส่วนผสมของน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพกับน้ำมัน Jet A-1 ได้ตามมาตรฐานหมายเลข ASTM D7566 ทำให้สายการบินบางสายได้นำเอาเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพนี้มาใช้เพื่อขนส่งผู้โดยสาร อาทิ สายการบินเคแอลเอ็ม ทำการบินในเส้นทางอัมสเตอร์ดัม-ปารีส และสายการบินลุฟท์ฮันซ่า ใช้ทำการบินในเส้นทางฮัมบูร์ก-แฟรงก์เฟิร์ต และสายการบินฟินแอร์ ทำการบินในเส้นทางอัมสเตอร์ดัม-เฮลซิงกิ เป็นต้น และบริษัท โบอิง คอมเมอร์เชียล หนึ่งในผู้ผลิตเครื่องบินรายใหญ่ ได้ออกเอกสารรับรอง (Service Letter) ให้แก่ลูกค้าทั่วโลก โดยระบุว่าเครื่องบินโบอิงทุกแบบในปัจจุบันรวมทั้งเครื่องบิน



“การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพที่ผลิตมาจากพืชนั้นเป็นแนวทางที่สำคัญในการทำให้ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศลดลงอย่างยั่งยืน เนื่องจากในกระบวนการเพาะปลูกพืชเหล่านี้จะเกิดการดูดซับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ มีผลให้ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในบรรยากาศมีปริมาณลดลง”

โบอิง 787 ซึ่งจะส่งมอบเครื่องบินลำแรกในเดือนกันยายนนี้ สามารถนำน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพผสมกับน้ำมัน Jet A-1 ได้ในสัดส่วนสูงสุดถึง 50 : 50 และใช้แทนน้ำมัน Jet A-1 ได้

“การบินไทยมีแนวคิดพัฒนาเชื้อเพลิงชีวภาพเพื่อนำมาเป็นทางเลือก จากปัจจุบันที่ใช้เฉพาะน้ำมัน Jet A-1 ที่มาจากน้ำมันดิบ เพราะการใช้ไขมันเชื้อเพลิงชีวภาพที่ผลิตมาจากพืชนั้นเป็นแนวทางที่สำคัญในการทำให้ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศลดลงอย่างยั่งยืน เนื่องจากในกระบวนการเพาะปลูกพืชเหล่านี้จะเกิดการดูดซับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ มีผลให้ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในบรรยากาศมีปริมาณลดลง ในขณะที่การใช้เชื้อเพลิงจากน้ำมันดิบจะไม่มีกระบวนการนี้ ทำให้โดยภาพรวมแล้วน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพที่มีการควบคุมการเพาะปลูก การขนส่ง และการกลั่นอย่างมีประสิทธิภาพ จะทำให้มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และก๊าซเรือนกระจกสู่ชั้นบรรยากาศน้อยกว่าเชื้อเพลิงที่มาจากน้ำมันดิบ อีกทั้งน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพยังสามารถผลิตได้จากพืช สหรัย แม้กระทั่งสารชีวมวลต่าง ๆ ซึ่งเป็นการผลิตขึ้นใหม่ได้ตลอดเวลา เชื้อเพลิงชีวภาพจึงเป็นพลังงานทางเลือกในภาวะที่มีปัญหาการขาดแคลนพลังงาน หรือการที่น้ำมันเชื้อเพลิงจากฟอสซิลมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง” นายปิยสวัสดิ์กล่าว

ทั้งนี้ บริษัท การบินไทยฯ ได้จัดเที่ยวบินพิเศษที่ ทีจี 8421 ที่ทำการบินด้วยเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพและเป็นเที่ยวแรกในประเทศไทย “THAI First Flight with Biofuels” เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2554 ที่ผ่านมา โดยออกเดินทางจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เวลา 14.00 น. ด้วยเครื่องบินแบบโบอิง 777-200 โดยได้เชิญสื่อมวลชนและหน่วยงานต่าง ๆ ที่ให้การสนับสนุนโครงการร่วมเดินทางในเที่ยวบินพิเศษนี้ด้วย อาทิ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน), บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด, บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), บริษัท โรตัสรอยซ์ และบริษัท โบอิง จำกัด

นอกจากนี้ เพื่อให้ผู้โดยสารมีส่วนร่วมแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสนับสนุนให้มีการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและลดภาวะโลกร้อน การบินไทยจึงได้ทำการบินด้วยเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพในเที่ยวบินพาณิชย์เป็นสายการบินแรกในภูมิภาคเอเชีย “The First Passenger Biofuels Flight in Asia” เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2554 เที่ยวบินที่ ทีจี 104 เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ โดยการบินไทยได้นำรายได้จากค่าโดยสารในเที่ยวบินดังกล่าวไปมอบให้แก่องค์กรด้านการพัฒนาพลังงานทดแทนในประเทศไทยด้วย



นายปิยสวัสดิ์กล่าวอีกว่า แนวคิดการเดินทางแบบรักษ์สิ่งแวดล้อม (Travel Green) นี่เป็นการแสดงให้เห็นถึงโอกาสและศักยภาพที่ประเทศไทยจะเป็นผู้ผลิตเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพ ตลอดจนความพร้อมของภาคการขนส่งทางอากาศที่จะทำการบินด้วยเชื้อเพลิงชีวภาพ ซึ่งเป็นแนวทางสำคัญในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอนาคต ซึ่งตามแนวคิด Travel Green นั้นจะเป็นการที่ทุกหน่วยงานได้คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมในทุกกระบวนการทำงาน และพยายามที่จะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ลดการใช้พลังงาน มีการใช้วัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ในการบินนอกจากจะมีการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพแล้ว หน่วยงานต่าง ๆ ยังได้นำผลิตภัณฑ์และกระบวนการทำงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมาทดลองให้บริการในเที่ยวบินนี้ด้วย อาทิ

- การลดการใช้กระดาษโดยการ Check-In และ Boarding ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ Mobile Check-In และ Mobile 2D barcode boarding pass ซึ่งเป็นโครงการที่ร่วมกันของหลายฝ่าย
- การปรับปรุงอุปกรณ์ของใช้บริการผู้โดยสารภายในเครื่องบินให้มีน้ำหนักเบา เพื่อลดน้ำหนักของเครื่องบิน
- การเลือกเมนูอาหารที่มีการคำนวณค่า Carbon Footprint ให้ผู้โดยสารได้รับทราบปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่มีการปล่อยจากการเตรียมอาหาร

- มีการใช้ Light Weight Container ทดแทน Container หนัก

- เพิ่มสัดส่วนการใช้น้ำมันไบโอดีเซลกับรถที่ให้บริการในลานจอด รวมทั้งการใช้รถไฟฟ้าในบางพื้นที่

- ในส่วนของเครื่องบินมีการล้างขัดเครื่องบินและล้างเครื่องยนต์ เพื่อให้เครื่องบินลดแรงเสียดทานและเครื่องยนต์สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งเครื่องบิน 777-200 ทั้งหมดของการบินไทยมีการตกแต่ง

อุปกรณ์บางรายการตาม Performance Improvement Program (PIP) เพื่อให้เครื่องบินลดแรงเสียดทาน ซึ่งทางโบอิงประเมินไว้ว่า PIP จะทำให้ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ถึง 1.03 ล้านกิโลกรัมต่อปีต่อลำ

- การประสานงานกับคู่ค้าเพื่อขอสนับสนุน Meal Box ที่ทำจากกระดาษรีไซเคิล แก้วน้ำที่ให้บริการผู้โดยสารบนเครื่องบินทำจากกระดาษหรือพลาสติกที่เป็นไบโอพลาสติก ย่อยสลายได้เองในธรรมชาติ มาทดลองให้บริการผู้โดยสารบนเที่ยวบิน

นอกจากนั้นแล้วยังมีการนำเทคโนโลยีและวิธีปฏิบัติการบินใหม่ ๆ มาใช้ในการเดินทางที่ช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการบินมาประยุกต์ใช้ให้สอดคล้องกับแนวคิดการเดินทางแบบรักษ์สิ่งแวดล้อม ได้แก่

- การใช้ Surface Optimisation คือ การบริหารจัดการภาคพื้นดินที่สนามบิน เพื่อลดการดีเลย์ (Delay) และลดการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในการวิ่งขึ้น

- การใช้เทคนิค Continuous Climb คือ ให้เครื่องบินไต่ระดับอย่างต่อเนื่องทดแทนการเปลี่ยนชั้นความสูงอย่างเร่งด่วน

- การบิน Direct Route คือ การบินลัดเป็นเส้นตรงให้มีระยะทางบินใกล้ที่สุด

- การใช้เทคนิค Continuous Descent Operation หรือ CDO คือ การร่อนลงจอดโดยลดระดับอย่างต่อเนื่องระหว่างที่บินเข้าสนามบิน

การใช้เทคนิคสนับสนุนการจัดการบริหารจราจรทางอากาศดังกล่าวจะเอื้อให้เครื่องบินทำการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดระยะทาง ประหยัดเวลา และใช้พลังงานเครื่องยนต์ได้เหมาะสมในทุกช่วงการบิน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบินให้มีความทันสมัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากที่สุด

กระตุ้นภาครัฐส่งเสริมเชื้อเพลิงชีวภาพอย่างจริงจัง



นายปิยสวัสดิ์กล่าวอีกว่า นอกจากวิธีการข้างต้นยังมีวิธีการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากธุรกิจการบินที่สามารถดำเนินการได้อีกหลายวิธี เช่น การพัฒนาเทคโนโลยีเครื่องบินและเครื่องยนต์ ซึ่งจะเห็นว่าเครื่องบินรุ่นใหม่มีการใช้เชื้อเพลิงหรือการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงต่ำ รวมทั้งการพัฒนาและลงทุนด้านบริหารจัดการการจราจรทางอากาศด้วยเครื่องมือและเทคโนโลยีใหม่ ๆ เพื่อให้เครื่องบินใช้น้ำมันน้อยลง และปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์น้อยลงตามไปด้วย แต่ทั้งสอง

วิธีนี้ทำได้แค่เพียงชะลอการเพิ่มขึ้นของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในบรรยากาศเท่านั้น แต่ไม่สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ จึงต้องหาน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดใหม่ที่เป็น Low Carbon Fuel มาใช้ร่วมกันจึงจะสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ



เมื่อนำวิธีการต่าง ๆ จากทุกหน่วยงานมาทดลองใช้ในเที่ยวบินพิเศษนี้ จะเห็นว่าสามารถทำให้เกิดเป็นเที่ยวบินรักษาสีสิ่งแวดล้อมได้ในทุกกระบวนการ

“การนำร่องใช้เชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพของการบินไทยในครั้งนี้ถือเป็นจุดเริ่มต้นที่ดี และเป็นก้าวสำคัญที่จะผลักดันให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยีและกระบวนการผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพที่มีประสิทธิภาพขึ้นในประเทศไทย เพราะไทยมีวัตถุดิบที่พร้อมสำหรับนำมาผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพมากมาย หากภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมการผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพอย่างจริงจัง จนทำให้เชื้อเพลิงชีวภาพมีราคาถูกลงจนสามารถนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์ได้ จะเป็นโอกาสที่ดีของไทยในการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ และที่สำคัญยังเป็นการผลักดันให้ไทยก้าวไปสู่การเป็น Bio Hub ของภูมิภาคได้อีกทางหนึ่ง” นายปิยสวัสดิ์กล่าวทิ้งท้าย

สถานการณ์พลังงานปี 2554 และแนวโน้มปี 2555

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) รายงานแนวโน้มเศรษฐกิจไทยในปี 2554 ขยายตัวร้อยละ 0.1 โดยในช่วงไตรมาสแรกถึงไตรมาสที่สามภาวะเศรษฐกิจไทยมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 3.2 ถึงแม้ว่าในช่วงเดือนมีนาคมที่ผ่านมาจะเกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหวและสึนามิที่ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมของไทยในช่วงไตรมาสที่สอง แต่สามารถกลับฟื้นตัวได้ในช่วงไตรมาสที่สาม อย่างไรก็ตาม ในช่วงปลายไตรมาสที่สามต่อเนื่องถึงไตรมาสที่สี่ ประเทศไทยประสบภัยพิบัติอุทกภัยซึ่งส่งผลกระทบต่อภาคการผลิตทั้งภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะเขตนิคมอุตสาหกรรมในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดปทุมธานี รวมทั้งส่งผลกระทบต่อภาคการท่องเที่ยวซึ่งปัจจัยเหล่านี้ส่งผลต่อการใช้พลังงานโดยรวมของประเทศสรุปได้ดังนี้

การใช้พลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นต้น ในปี 2554 เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 เมื่อเทียบกับปี 2553 หรืออยู่ที่ระดับ 1,845 เทียบเท่าพันบาร์เรลน้ำมันดิบต่อวัน โดยก๊าซธรรมชาติมีสัดส่วนการใช้มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 44 มีการใช้เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 การใช้น้ำมันมีสัดส่วนรองลงมาที่ร้อยละ 36 มีการใช้เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 การใช้ถ่านหินนำเข้าลดลงร้อยละ 3.4 การใช้ถ่านหินเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.7 และการใช้ไฟฟ้าพลังน้ำ/ไฟฟ้านำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 48.5 เนื่องจากมีการผลิตไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าพลังน้ำและการรับซื้อไฟฟ้าจาก สปป.ลาว เพิ่มขึ้น โดยในปีนี้มีไฟฟ้านำเข้าจากแหล่งน้ำริม 2 ขนาด 615 เมกะวัตต์ ซึ่งเริ่มจ่ายไฟฟ้าตั้งแต่เดือนมีนาคม 2554 เพื่อชดเชยก๊าซธรรมชาติที่ลดลงในช่วงปลายเดือนมิถุนายนถึงต้นเดือนสิงหาคม 2554 จากเหตุการณ์ท่อส่งก๊าซธรรมชาติรั่วในอ่าวไทย ประกอบกับปริมาณน้ำในเขื่อนมีมากช่วงปลายปี ทั้งนี้ ประเทศไทย

การใช้ การผลิต การนำเข้าพลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นต้น

หน่วย : เทียบเท่าพันบาร์เรลน้ำมันดิบ/วัน

	2553	2554	2553				2554			
			Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
การใช้	1,783	1,845	1,787	1,803	1,760	1,783	1,868	1,889	1,857	1,769
การผลิต	989	1,017	979	1,002	987	990	1,051	1,012	1,034	973
การนำเข้า (สุทธิ)	1,001	1,017	991	1,082	916	1,015	1,040	1,097	1,031	901
การนำเข้า/การใช้ (%)	56	55	56	60	52	57	55	58	55	56
อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)										
การใช้	7.2	3.5	10.8	6.5	6.6	5.3	4.5	4.8	5.5	-0.7
การผลิต	10.6	2.9	10.0	11.2	12.4	8.6	7.4	1.0	4.8	-1.7
การนำเข้า (สุทธิ)	8.5	1.6	11.0	13.4	-2.7	12.7	5.0	1.4	12.6	-11.3
GDP (%)	7.8	0.1	12.0	9.2	6.6	3.8	3.2	2.7	3.7	-9.0

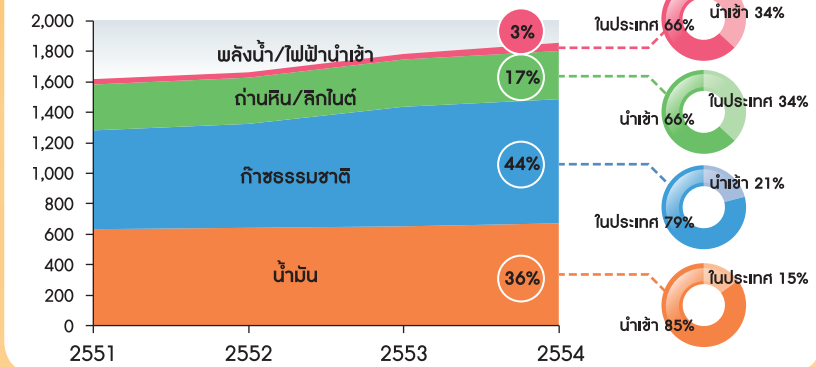
เริ่มมีการนำเข้าก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ครั้งแรก ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2554

มูลค่าการใช้พลังงาน ในปี 2554 มีมูลค่า 1,938,108 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2553 ซึ่งอยู่ที่ระดับ 1,805,596 ล้านบาท อยู่ 132,511 ล้านบาท หรือคิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.3 โดยมูลค่าการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.7 ก๊าซธรรมชาติเพิ่มขึ้นร้อยละ 42.1 ลิกไนต์/ถ่านหินเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.8 และพลังงานทดแทนเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 ในขณะที่มูลค่าการใช้ไฟฟ้าลดลงร้อยละ 0.2

มูลค่าการนำเข้าพลังงาน ในปี 2554 มีมูลค่ารวม 1,236,541 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2553 ซึ่งอยู่ที่ระดับ 950,329 ล้านบาท อยู่ 286,212 ล้านบาท หรือคิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 30.1 โดยมูลค่าการนำเข้าน้ำมันดิบ ซึ่งมีสัดส่วนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 79 มีมูลค่าการนำเข้าเพิ่มขึ้นเนื่องจากราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกที่สูงขึ้น เพราะปัญหาความไม่สงบภายในประเทศผู้ผลิตน้ำมันหลายประเทศ มูลค่าการนำเข้าไฟฟ้าเพิ่มขึ้นเนื่องจากการนำเข้าไฟฟ้าจากเขื่อนน้ำจันทน์ 2 ของประเทศลาว ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2554 และมูลค่าการนำเข้าก๊าซธรรมชาติเพิ่มขึ้นเนื่องจากเริ่มมีการนำเข้าก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) เป็นครั้งแรก ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2554 เพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าและ NGV

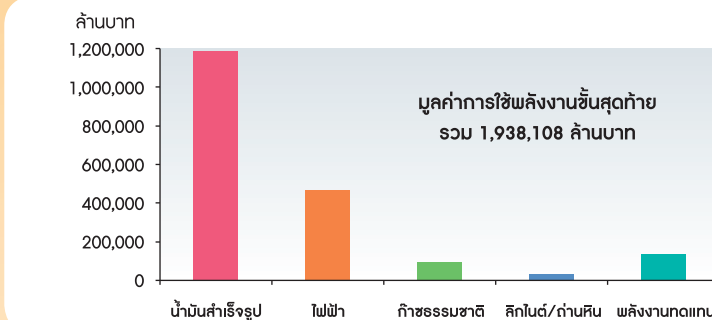
การใช้พลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นต้น

เทียบเท่าพันบาร์เรลน้ำมันดิบต่อวัน



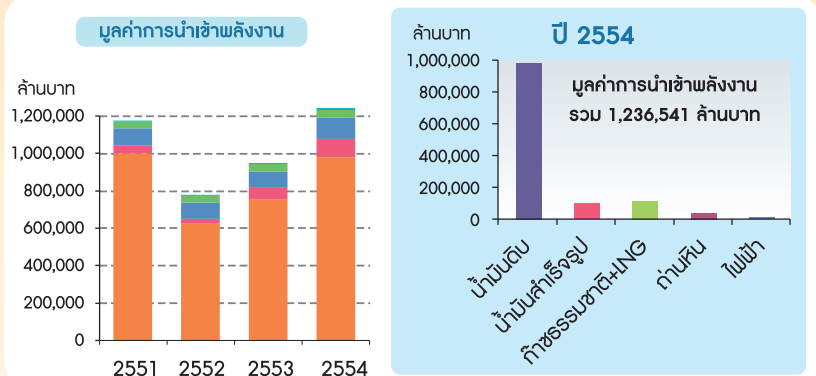
การใช้	น้ำมัน	ก๊าซธรรมชาติ	ถ่านหิน/ลิกไนต์	ไฟฟ้า	รวม
อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)	3.3	3.3	-0.8	48.5	3.5

มูลค่าการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย ปี 2554



	น้ำมันสำเร็จรูป	ไฟฟ้า	ก๊าซธรรมชาติ	ลิกไนต์/ถ่านหิน	พลังงานทดแทน	รวม
อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)	8.7	-0.2	42.1	1.8	5.9	7.3

มูลค่าการนำเข้าพลังงาน



	น้ำมันดิบ	น้ำมันสำเร็จรูป	ก๊าซธรรมชาติ+LNG	ถ่านหิน	ไฟฟ้า	รวม
อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)	30.1	41.0	29.6	7.6	59.2	30.1

สถานการณ์พลังงานแต่ละชนิด

น้ำมันดิบ ปี 2554 มีปริมาณการนำเข้าอยู่ที่ระดับ 794 พันบาร์เรลต่อวัน ลดลงร้อยละ 2.7 คิดเป็นมูลค่า 977,468 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 30.1 เนื่องจากราคาน้ำมันดิบเพิ่มขึ้นร้อยละ 38.7 หรือเพิ่มขึ้น 30.71 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล จากราคาเฉลี่ยน้ำมันดิบนำเข้า 79.48 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ในปี 2553 มาอยู่ที่ระดับ 110.19 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ในปี 2554

น้ำมันสำเร็จรูป ในปี 2554 มีการใช้น้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้นจากปี 2553 ร้อยละ 3.4 โดยการใช้แก๊สโซฮอล์เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.8 น้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.7 และ LPG (ไม่รวมการใช้ในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี) มีการใช้เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.7 ในขณะที่การใช้น้ำมันเบนซินลดลงร้อยละ 1.1 และน้ำมันเตาลดลงร้อยละ 6.0

• **น้ำมันเบนซิน** ในปี 2554 การใช้น้ำมันเบนซินเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 126 พันบาร์เรลต่อวันหรือ 20.1 ล้านลิตรต่อวัน หรือลดลงร้อยละ 1.1 เมื่อเทียบกับปี 2553 ทั้งนี้ ปริมาณการใช้น้ำมันเบนซินน้อยที่สุดในช่วงเดือนตุลาคม-พฤศจิกายน 2554 เนื่องจากได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติอุทกภัย ประกอบกับตั้งแต่ต้นปีผู้ใช้รถบางส่วนเปลี่ยนไปใช้ NGV แทน จึงเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้การใช้น้ำมันเบนซินในปีนี้ลดลง ปัจจุบันการใช้น้ำมันเบนซินตามมีสัดส่วนร้อยละ 67 แยกเป็นเบนซิน 91 ร้อยละ 42 และแก๊สโซฮอล์ 91 ร้อยละ 25 และเบนซินพิเศษร้อยละ 33 แยกเป็นเบนซิน 95 ร้อยละ 1 และแก๊สโซฮอล์ 95 ร้อยละ 32

การนำเข้าน้ำมันดิบลดลง 2.7%

	2550	2551	2552	2553	2554	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)		
						2552	2553	2554
ปริมาณ (พันบาร์เรล/วัน)	804	812	803	816	794	-1.0	1.6	-2.7
ราคาเฉลี่ย (\$ US/บาร์เรล)	70.54	101.44	61.90	79.48	110.19	-39.0	28.4	38.7
มูลค่า (พันล้านบาท)	716	1,003	623	751	977	-37.9	20.6	30.1

การใช้น้ำมันสำเร็จรูป

หน่วย : พันบาร์เรล/วัน

ชนิด	2551	2552	2553	2554	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)			
					2551	2552	2553	2554
เบนซิน	122	130	128	126	-2.9	5.6	-1.4	-1.1
ธรรมดา 91	74	74	78	85	-8.4	-0.4	5.0	9.4
พิเศษ	48	56	50	41	7.0	15.0	-10.0	-17.6
- แก๊สโซฮอล์	42	53	49	40	62.5	23.8	-7.3	-16.8
- 95	6	3	1	0.7	-69.1	-48.0	-56.7	-45.6
ก๊าด	0.3	0.3	0.3	0.2	-13.7	12.5	-13.5	-14.9
ดีเซล	303	318	318	331	-5.7	4.6	0.1	3.8
เครื่องบิน	80	76	81	87	-5.9	-4.4	6.3	7.7
น้ำมันเตา	56	47	45	42	-22.1	-16.9	-4.2	-6.0
LPG**	117	119	131	141	17.4	0.9	10.0	7.7
รวม	679	690	704	728	-3.6	1.3	1.9	3.4

**ไม่รวมการใช้ LPG ที่ใช้เป็น Feed stocks ในปิโตรเคมี

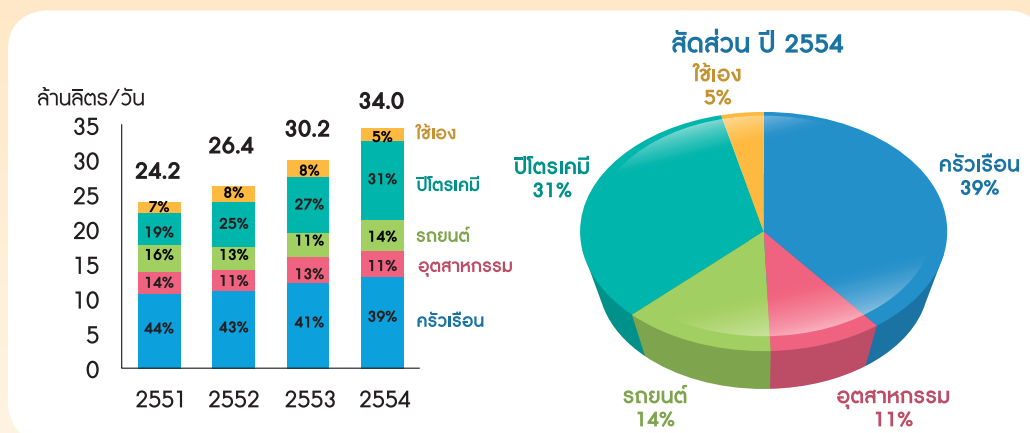
• **แก๊สโซฮอล์** ในปี 2554 มีสัดส่วนการใช้มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 58 ของปริมาณการใช้เบนซินทั้งหมด โดยมีปริมาณการใช้ลดลงจาก 12.0 ล้านลิตรต่อวันในปี 2553 เป็น 11.5 ล้านลิตรต่อวันในปี 2554 หรือลดลงร้อยละ 3.9 เนื่องจากได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติอุทกภัยและมาตรการชะลอการเรียกเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อลดภาระของผู้บริโภค ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 27 สิงหาคม 2554 ส่งผลให้ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน 95 ลดลง 8.02 บาทต่อลิตร และน้ำมันเบนซิน 91 ลดลง 7.17 บาทต่อลิตร ทำให้ตั้งแต่เดือนสิงหาคมประชาชนหันกลับไปใช้เบนซินแทนแก๊สโซฮอล์เพิ่มขึ้นมาก ถึงแม้ว่าวันที่ 31 สิงหาคม 2554 จะมีการปรับอัตราเงินสงเคราะห์และอัตราเงินชดเชยจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้มีส่วนต่างราคาระหว่างเบนซินและแก๊สโซฮอล์เพิ่มขึ้น แต่ก็ยังไม่จูงใจให้ประชาชนหันกลับมาใช้แก๊สโซฮอล์ตามเดิม

• **น้ำมันดีเซล** ในปี 2554 มีปริมาณการใช้เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 331 พันบาร์เรลต่อวันหรือ 52.6 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.8 เนื่องจากรัฐบาลยังคงตรึงราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลอยู่ที่ระดับ 29.99 บาทต่อลิตร ตั้งแต่ต้นปี 2554 รวมทั้งมีมาตรการชะลอการเรียกเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 27 สิงหาคม 2554 ส่งผลให้ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลลดลงอีก 3.00 บาทต่อลิตร จึงจูงใจให้มีการใช้เพิ่มขึ้น นอกจากนั้นในช่วงเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม 2554 เกิดภัยพิบัติอุทกภัย ทำให้มีการใช้ดีเซลเพื่อการสูบน้ำและผลักดันน้ำเพิ่มมากขึ้น



• **LPG โพรเพน และบิวเทน** ในปี 2554 อยู่ในระดับ 34.0 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปี 2553 ร้อยละ 12.9 โดยภาคครัวเรือนซึ่งมีสัดส่วนการใช้มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 40 ของปริมาณการใช้ทั้งหมด มีการใช้เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.1 รองลงมาเป็นการใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 31 มีการใช้เพิ่มขึ้นร้อยละ 30.8 การใช้เป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14 มีการใช้เพิ่มขึ้นร้อยละ 35.3 เนื่องจากมาตรการตรึงราคา LPG ภาคขนส่งให้อยู่ในระดับต่ำที่ระดับ 11.20 บาทต่อลิตร ในขณะที่การใช้ในภาคอุตสาหกรรมคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11 มีการใช้ลดลงร้อยละ 7.8 เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายปรับราคาขายปลีก LPG ในภาคอุตสาหกรรมให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง โดยกำหนดให้ปรับราคาขึ้นไตรมาสละ 1 ครั้ง ครั้งละ 3 บาทต่อกิโลกรัม จำนวน 4 ครั้ง โดยปี 2554 ได้ปรับราคาขึ้นไปแล้วจำนวน 2 ครั้ง ครั้งแรกในวันที่ 19 กรกฎาคม 2554 และครั้งที่สองในวันที่ 1 ตุลาคม 2554

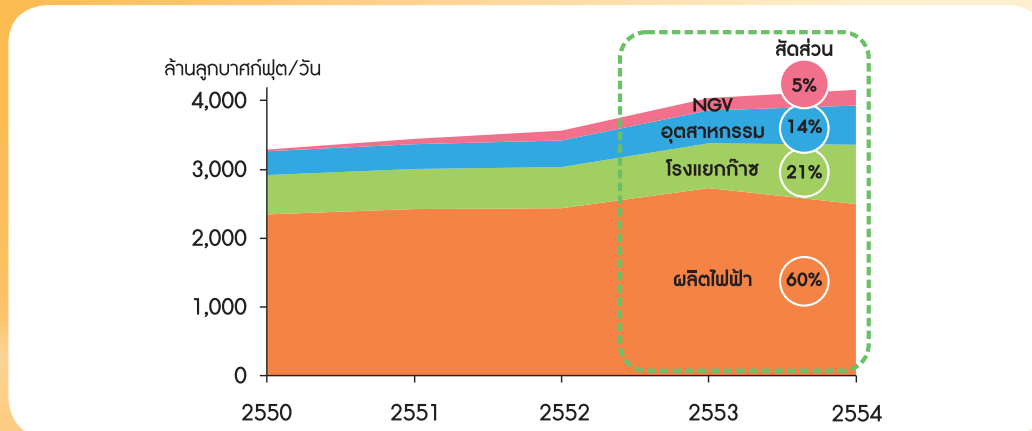
การใช้ LPG โพรเพน และบิวเทน



การใช้ปี 2554	ครัวเรือน	อุตสาหกรรม	รถยนต์	ปิโตรเคมี	ใช้เอง	รวม
ปริมาณการใช้ (ล้านลิตร/วัน)	13.5	3.6	4.7	10.5	1.7	34.0
อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)	9.1	-7.8	35.3	30.8	-26.6	12.9

การใช้ก๊าซธรรมชาติ ในปี 2554 มีปริมาณการใช้อยู่ที่ระดับ 4,143 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปี 2553 ซึ่งอยู่ที่ระดับ 4,039 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 โดยเป็นการใช้เพื่อเป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอื่น ๆ (โพรเพน อีเทน และ LPG) เพิ่มขึ้นร้อยละ 33.0 เนื่องจากโรงแยกก๊าซธรรมชาติหน่วยที่ 6 ขนาดกำลังการผลิต 800 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน เริ่มดำเนินการผลิตได้ตั้งแต่ปลายปี 2553 ตลอดจนการผลิตในเชิงพาณิชย์ได้ทั้งปี 2554 การใช้เป็นเชื้อเพลิงในโรงงานอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.2 และการใช้เพื่อเป็นเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ (NGV) เพิ่มขึ้นร้อยละ 27.5 ในขณะที่เป็นการใช้เพื่อการผลิตไฟฟ้าลดลงร้อยละ 9.3 เนื่องจากความต้องการใช้ไฟฟ้าในปีนี้ลดลง

การใช้ก๊าซธรรมชาติรายสาขา



อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)	ผลิตไฟฟ้า	โรงแยกก๊าซ	อุตสาหกรรม	NGV	รวม
2552	0.2	2.5	6.9	84.2	3.2
2553	12.0	8.9	23.5	26.8	13.3
2554	-9.3	33.0	19.2	27.5	2.6

ไฟฟ้า

กำลังการผลิตติดตั้งไฟฟ้า ในปี 2554 อยู่ที่ 31,447 เมกะวัตต์ เพิ่มขึ้นจากปี 2553 ซึ่งอยู่ที่ 30,920 เมกะวัตต์ หรือเพิ่มขึ้น 527 เมกะวัตต์

ความต้องการไฟฟ้าสูงสุด (Gross Peak Generation) เกิดขึ้น ณ วันอังคารที่ 24 พฤษภาคม 2554 เวลา 14.00 น. ที่ระดับ 24,518 เมกะวัตต์ โดยต่ำกว่า Peak ของปี 2553 ซึ่งอยู่ที่ระดับ 24,630 เมกะวัตต์ อยู่ 112 เมกะวัตต์ หรือคิดเป็นลดลงร้อยละ 0.5 เนื่องจากในช่วงต้นปี 2554 ยังคงมีอากาศหนาวเย็นอยู่ ประกอบกับฝนที่มาเร็วกว่าปกติ ทำให้หน้าร้อนปีนี้ มีอากาศเย็นกว่าปีที่ผ่านมา

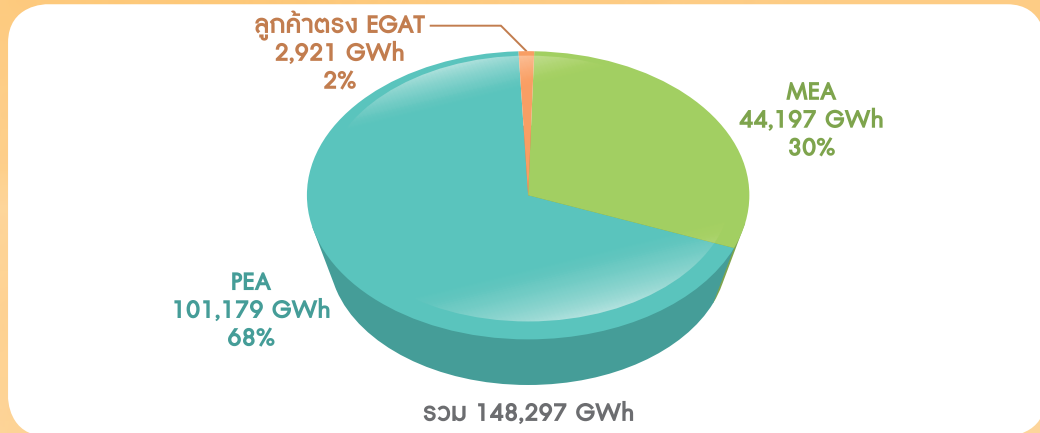
การผลิตไฟฟ้า ปริมาณการผลิตและการรับซื้อของ กฟผ. ในปี 2554 มีจำนวน 162,343 กิกะวัตต์ชั่วโมง ลดลงจากปี 2553 ร้อยละ 0.8 โดยมีสัดส่วนการผลิตไฟฟ้าจาก



ก๊าซธรรมชาติคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 67 จากถ่านหินคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19 นำเข้าคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7 จากพลังน้ำคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5 จากน้ำมันคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1 และจากพลังงานทดแทนคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1

การใช้ไฟฟ้า ในปี 2554 อยู่ที่ระดับ 148,297 กิกะวัตต์ชั่วโมง ลดลงจากปี 2553 ร้อยละ 0.3 เนื่องจากในช่วงต้นปีประเทศไทยมีอากาศที่หนาวเย็นเป็นเวลานาน

ปริมาณการใช้ไฟฟ้า ปี 2554



การใช้	Q1	Q2	Q3	Q4	รวม
ปริมาณการใช้ (กิโลวัตต์-ชั่วโมง)	35,728	38,353	39,285	34,930	148,297
อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)	-0.3	-1.7	3.6	-2.8	-0.3

และมีฝนตกมากกว่าปกติ รวมถึงเหตุการณ์แผ่นดินไหวและสึนามิในประเทศญี่ปุ่นที่ส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมและภาคธุรกิจของไทย ประกอบกับในช่วงปลายปีเกิดภัยพิบัติอุทกภัยรวมถึงนิคมอุตสาหกรรมทั้ง 7 แห่ง ในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดปทุมธานี ส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรม คริวเรือน และเกษตรกรรม โดยการใช้ไฟฟ้าในภาคอุตสาหกรรมมีสัดส่วนการใช้มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 45 มีการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.1 ภาคธุรกิจมีการใช้ไฟฟ้าลดลงร้อยละ 0.1 ภาคครัวเรือนมีการใช้ไฟฟ้าลดลงร้อยละ 1.2 และภาคเกษตรกรรมมีการใช้ไฟฟ้าลดลงร้อยละ 10.4

แนวโน้มการใช้พลังงานปี 2555

จากการประมาณการภาวะเศรษฐกิจของไทย โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) คาดว่าในปี 2555 เศรษฐกิจจะขยายตัวร้อยละ 5.5-6.5 โดยมีปัจจัยขับเคลื่อนสำคัญจากการฟื้นตัวและเร่งการผลิตของภาคอุตสาหกรรม การลงทุนเพื่อการบริหารจัดการน้ำของภาครัฐ ทั้งในส่วนของงานเร่งรัดการลงทุนเพื่อปรับปรุงฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหายจากน้ำท่วมในช่วงปลายปี 2554 และการก่อสร้างเพิ่มเติม รวมทั้งคาดว่าจะราคาน้ำมันดิบตลาดโลกเฉลี่ยจะอยู่ในระดับ 105-110 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ที่

106.03 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานจึงประมาณการความต้องการพลังงานของประเทศภายใต้สมมุติฐานดังกล่าว ซึ่งพอสรุปสถานการณ์พลังงานในปี 2555 ได้ดังนี้

ความต้องการพลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นต้น ในปี 2555 คาดว่าจะอยู่ที่ระดับ 1,937 พันบาร์เรลเทียบเท่าน้ำมันดิบต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ร้อยละ 4.8 โดยความต้องการน้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 การใช้ก๊าซธรรมชาติเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.4 จากการนำเข้า LNG เพื่อใช้ในการผลิตไฟฟ้าและ NGV เพิ่มขึ้น การใช้ถ่านหินเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.8 เนื่องจากโรงไฟฟ้าแก๊สโคเจนซึ่งใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงเริ่มดำเนินการผลิตตั้งแต่ปลายปี 2554 และพลังงาน/ไฟฟ้านำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9

น้ำมันสำเร็จรูป ในปี 2555 คาดว่าการใช้น้ำมันเบนซินเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.9 ปรับตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเนื่องจากคาดว่าจะการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์จะปรับตัวเพิ่มขึ้น และการยกเลิกการจำหน่ายน้ำมันเบนซิน 91 ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555 ตามนโยบายรัฐบาล การใช้น้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 การใช้น้ำมันเครื่องบินคาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.8 เนื่องจากการท่องเที่ยวเริ่มฟื้นตัวจากภาวะอุทกภัยที่ผ่านมา การใช้ LPG คาดว่าจะมีการใช้เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.2 เนื่องจาก

ประมาณการใช้พลังงานเชิงพาณิชย์อันดับ

หน่วย : เทียบเท่าฟันทันบาร์เรลน้ำมันดิบ/วัน

	2550	2551	2552	2553	2554	2555f
การใช้	1,604	1,618	1,663	1,783	1,845	1,937
น้ำมัน	667	634	643	652	674	696
ก๊าซธรรมชาติ	615	648	682	784	810	870
ลิกไนต์/ถ่านหิน	279	301	303	310	308	316
พลังงานไฟฟ้านำเข้า	43	36	35	36	54	55
อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)						
การใช้	3.8	0.9	2.8	7.2	3.5	4.8
น้ำมัน	-1.0	-5.0	1.4	1.5	3.3	3.3
ก๊าซธรรมชาติ	6.2	5.4	5.2	15.0	3.3	7.4
ลิกไนต์/ถ่านหิน	12.8	7.7	0.7	2.4	-0.8	2.8
พลังงานไฟฟ้านำเข้า	-2.5	-17.4	-1.1	2.8	48.5	1.9

f ข้อมูลประมาณการ

ประมาณการใช้น้ำมันสำเร็จรูป

หน่วย : ล้านลิตร

ชนิด	2550	2551	2552	2553	2554	2555f	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)		
							2553	2554	2555f
เบนซิน	7,337	7,121	7,524	7,417	7,332	7,398	-1.4	-1.1	0.9
ดีเซล	18,710	17,643	18,465	18,480	19,192	19,749	0.1	3.8	2.9
เครื่องบิน	4,932	4,637	4,432	4,712	5,076	5,320	6.3	7.7	4.8
น้ำมันเตา	4,222	3,287	2,731	2,615	2,445	2,024	-4.2	-6.0	-17.6
LPG*	5,812	6,828	6,894	7,587	8,178	9,094	10.0	7.7	11.2
รวม	41,030	39,516	40,046	40,811	42,235	43,585	1.9	3.4	3.3

*ไม่รวมการใช้ LPG ที่ใช้เป็น Feed stocks ในปีใดก็ตาม

f ข้อมูลประมาณการ

ความต้องการในภาคครัวเรือนและในรถยนต์ยังคงเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าการใช้ในภาคอุตสาหกรรมจะมีแนวโน้มลดลง ในขณะที่การใช้น้ำมันเตาคาดว่าลดลงร้อยละ 17.6 เนื่องจากการใช้น้ำมันเตาในอุตสาหกรรมและในการผลิตไฟฟ้าลดลง ส่งผลให้ทั้งปีคาดว่าจะมีปริมาณการใช้น้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3.3

LPG โพรเพน และบิวเทน ในปี 2555 คาดว่า ปริมาณการใช้มีจำนวน 7,687 พันตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.1 โดยเป็นการขยายตัวจากภาคครัวเรือนและอุตสาหกรรมปิโตรเคมี โดยการใช้ในครัวเรือนเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.2 ซึ่งยังคงเพิ่มขึ้นในอัตราสูง เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายตรึงราคา

ก๊าซ LPG ในภาคครัวเรือนต่อไปจนถึงสิ้นปี 2555 การใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมปิโตรเคมีเพิ่มขึ้นร้อยละ 35.0 โดยการใช้เพิ่มจากระดับ 2,071 พันตัน ในปี 2554 เป็น 2,796 พันตัน ในปี 2555 ในขณะที่การใช้ในภาคอุตสาหกรรมคาดว่าจะเริ่มชะลอตัวลง เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายทยอยปรับราคาก๊าซ LPG ในภาคอุตสาหกรรม ไตรมาสละ 3 บาท จำนวน 4 ไตรมาส โดยปี 2554 ได้ปรับขึ้นราคาไปแล้ว 2 ครั้ง และปี 2555 จะปรับขึ้นราคาอีก 2 ครั้ง คือวันที่ 1 มกราคม 2555 และวันที่ 1 เมษายน 2555 และการใช้ในภาคขนส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.8 ซึ่งชะลอการขยายตัวลงจากปี 2554 เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายปรับราคาก๊าซ LPG ตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2555 โดยทยอยปรับเพิ่มราคาในอัตรา 0.41 บาทต่อลิตร

(0.75 บาทต่อกิโลกรัม) ทุกเดือน จำนวน 12 ครั้ง ส่งผลให้ราคาก๊าซ LPG ปรับเพิ่มขึ้นจากราคา 11.20 บาทต่อลิตร เป็น 16.12 บาทต่อลิตร ประกอบกับโครงการของรัฐบาลในการปรับเปลี่ยนรถแท็กซี่ LPG เป็น NGV ฟรี จำนวน 20,000 คัน โดยเริ่มต้นโครงการตั้งแต่ปลายปี 2554

ประมาณการผลิต การใช้ และการนำเข้า LPG โพรเพน และบิวเทน

หน่วย : พันตัน

	2550	2551	2552	2553	2554	2555f
- การใช้	4,116	4,788	5,208	5,943	6,707	7,687
ครัวเรือน	1,884	2,124	2,231	2,435	2,656	2,874
อุตสาหกรรม	611	665	593	769	718	726
รถยนต์	572	776	666	680	920	973
Feed stocks	798	896	1,282	1,583	2,071	2,796
ใช้เอง	251	328	435	466	342	318
- การผลิต	4,469	4,351	4,463	4,412	5,499	5,477
- การนำเข้า	-	452	753	1,591	1,437	2,211
อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)						
- การใช้	17.0	16.3	8.8	14.1	12.9	15.1
ครัวเรือน	9.5	12.7	5.0	9.2	9.1	8.2
อุตสาหกรรม	17.4	8.8	-10.8	31.3	-7.8	1.2
รถยนต์	24.7	35.6	-14.1	2.1	35.3	5.8
Feed stocks	14.3	12.3	43.1	23.4	30.8	35.0
ใช้เอง	111.3	31.1	32.5	7.1	-26.6	-7.2

f ข้อมูลประมาณการ

ก๊าซธรรมชาติ คาดว่าปริมาณความต้องการในปี 2555 จะเพิ่มขึ้นจากปี 2554 ร้อยละ 6.1 โดยมีการใช้เพื่อการผลิตไฟฟ้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 การใช้เพื่อเป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและอื่นๆ เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.1 การใช้เป็นเชื้อเพลิงในโรงงานอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.1 และการใช้เพื่อเป็นเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ NGV เพิ่มขึ้นร้อยละ 31.4 เนื่องจากภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมการใช้ NGV ให้มากขึ้น

ได้แก่ โครงการติดตั้งก๊าซ NGV ให้รถแท็กซี่ LPG ฟรี จำนวน 20,000 คัน และโครงการบัตรเครดิตพลังงาน NGV ที่ได้ดำเนินการไปก่อนการปรับราคา NGV ที่จะเริ่มตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2555 โดยทยอยปรับเพิ่มราคาในอัตรา 0.50 บาทต่อกิโลกรัม ทุกเดือน จำนวน 12 ครั้ง ส่งผลให้ราคา NGV ปรับเพิ่มขึ้นจากราคา 8.50 บาทต่อกิโลกรัม เป็น 14.50 บาทต่อกิโลกรัม

ประมาณการใช้ก๊าซธรรมชาติรายสาขา

หน่วย : ล้านลูกบาศก์ฟุต/วัน

สาขา	2550	2551	2552	2553	2554	2555f	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)		
							2553	2554	2555f
ผลิตไฟฟ้า	2,346	2,423	2,435	2,728	2,476	2,553	12.0	-9.3	3.1
โรงแยกก๊าซ	572	583	599	652	867	920	8.9	33.0	6.1
อุตสาหกรรม	347	361	387	478	569	621	23.5	19.2	9.1
NGV	24	77	143	181	231	304	26.8	27.5	31.4
รวม	3,288	3,444	3,564	4,039	4,143	4,397	13.3	2.6	6.1

หมายเหตุ : ค่าความร้อน 1 ลูกบาศก์ฟุตเท่ากับ 1,000 บีทียู

f ข้อมูลประมาณการ

ไฟฟ้า การผลิตไฟฟ้าในปี 2555 คาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.7 เนื่องจากภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนและการใช้จ่ายเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจในช่วงแผนบริหารราชการ 4 ปี (พ.ศ. 2555-2558) และการเร่งรัดการลงทุนเพื่อฟื้นฟูความเสียหายจากน้ำท่วมในช่วงปลายปี 2554 ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2555 โดยการใช้ไฟฟ้าในภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมขนาดใหญ่โดยเฉพาะในเขตนิคมอุตสาหกรรมจำนวน 7 แห่ง ที่ได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมยังคงไม่สามารถดำเนินการผลิตได้ แต่ตั้งแต่ไตรมาสที่สองเป็นต้นไปคาดว่าจะเริ่มดำเนินการผลิตใหม่ได้อีกครั้ง ซึ่งจะทำให้การใช้ไฟฟ้า

เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ เชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิตไฟฟ้ายังคงมาจากก๊าซธรรมชาติเป็นหลักเมื่อเทียบกับเชื้อเพลิงอื่น ๆ โดยในปี 2555 ปตท.มีแผนที่จะนำเข้า LNG จำนวน 140 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน (1.0 ล้านตัน) นอกจากนี้ มีโรงไฟฟ้าเข้าระบบตามแผน PDP 2010 ในปี 2555 ได้แก่ โรงไฟฟ้า SPP (Co-Gen) จำนวน 704 เมกะวัตต์ SPP (Renewable) จำนวน 65 เมกะวัตต์ และ VSPP จำนวน 162 เมกะวัตต์ รวมกับเขื่อนต่าง ๆ ทั่วประเทศ จำนวน 29 เมกะวัตต์ และการนำเข้าไฟฟ้าโครงการเขื่อนเทินหินบูนส่วนขยายจากสปป.ลาว จำนวน 220 เมกะวัตต์

ประมาณการผลิตไฟฟ้า

ปี	กิกะวัตต์-ชั่วโมง	การเปลี่ยนแปลง	
		กิกะวัตต์-ชั่วโมง	ร้อยละ (%)
2550	147,026	5,107	3.6
2551	148,221	1,195	0.8
2552	148,364	143	0.1
2553	163,668	15,305	10.3
2554	162,343	-1,325	-0.8
2555f	171,597	9,254	5.7

f ข้อมูลประมาณการ



สถานการณ์พลังงานไทย

ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554

1. ภาพรวมเศรษฐกิจ

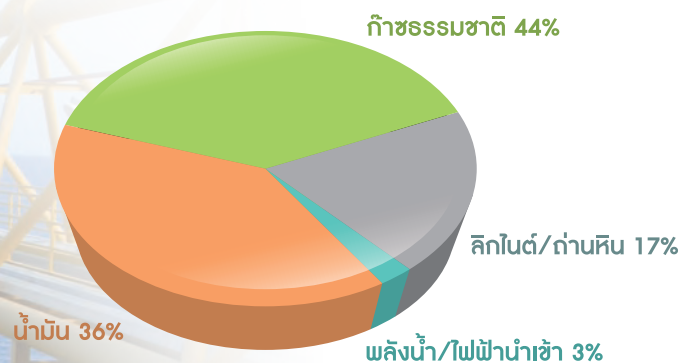
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) รายงานอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจไทยไตรมาสที่ 3/2554 ขยายตัวร้อยละ 3.5 ขยายตัวเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับการขยายตัวร้อยละ 2.7 ในไตรมาสที่แล้ว เป็นผลมาจากอุปสงค์ต่างประเทศที่ขยายตัวสูงขึ้น โดยการส่งออกสินค้าและบริการสุทธิขยายตัวร้อยละ 9.9 ส่วนการผลิตในสาขาอุตสาหกรรมเริ่มปรับตัวดีขึ้นโดยขยายตัวร้อยละ 3.1 ปัจจัยสำคัญมาจากการผลิตรถยนต์เริ่มเข้าสู่ภาวะปกติจากเดิมที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติในประเทศญี่ปุ่น และการผลิตฮาร์ดดิสก์ขยายตัวสูงขึ้นตามภาวะการส่งออกบริการโรงแรมขยายตัวร้อยละ 24.5 ตามจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่ขยายตัวร้อยละ 25.7 โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากกลุ่มเอเชียตะวันออก เช่น จีน เกาหลี ญี่ปุ่น ฯลฯ นอกจากนี้ในส่วนของการใช้จ่ายเพื่อการอุปโภค-บริโภคของครัวเรือนขยายตัวร้อยละ 2.4 โดยเฉพาะการใช้จ่ายในสินค้าประเภทยานยนต์ขยายตัวเพิ่มขึ้น การลงทุนรวมขยายตัวร้อยละ 3.3 ซึ่งในส่วนของการลงทุนภาคเอกชนขยายตัวร้อยละ 9.1 ในขณะที่การลงทุนภาครัฐหดตัวร้อยละ 10.9 ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากโครงการลงทุนภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็งที่เริ่มเบิกจ่ายลดลง ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ส่งผลต่อสถานการณ์พลังงานไทยในประเทศ ดังนี้

2. อุปสงค์พลังงาน

ความต้องการใช้พลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นต้น ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 1,879 เทียบเท่าพันบาร์เรลน้ำมันดิบต่อวัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 5.4 การใช้พลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นต้นเพิ่มขึ้นทุกชนิด โดยการใช้น้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.2 การใช้ก๊าซธรรมชาติเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.1 การใช้ถ่านหินนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.8 การใช้ลิกไนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.1 และการใช้ไฟฟ้าพลังน้ำ/ไฟฟ้านำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 30.3 เนื่องจากการผลิตไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าพลังน้ำและรับซื้อไฟฟ้าจาก สปป.ลาว เพิ่มขึ้น เพื่อชดเชยก๊าซธรรมชาติที่มีปริมาณลดลงจากเหตุการณ์ท่อส่งก๊าซธรรมชาติรั่วในอ่าวไทยตั้งแต่ปลายเดือนมิถุนายนถึงต้นเดือนสิงหาคม 2554

สัดส่วนการใช้พลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นต้นในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 ก๊าซธรรมชาติมีสัดส่วนการใช้มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 44 รองลงมาคือน้ำมันมีสัดส่วนการใช้ร้อยละ 36 ลิกไนต์/ถ่านหินนำเข้ามีสัดส่วนการใช้ร้อยละ 17 และพลังน้ำ/ไฟฟ้านำเข้ามีสัดส่วนการใช้ร้อยละ 3

สัดส่วนการใช้พลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นต้น (เดือนมกราคม-กันยายน 2554)



3. อุปทานพลังงาน

การผลิตพลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นต้น ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 1,015 เทียบเท่าพันบาร์เรลน้ำมันดิบต่อวัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 2.6 โดยการผลิตก๊าซธรรมชาติ การผลิตลิแกนด์ และการผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.2 ร้อยละ 13.4 และร้อยละ 21.5 ตามลำดับ ในขณะที่การผลิตน้ำมันดิบและการผลิตคอนเดนเสท ลดลงร้อยละ 11.1 และร้อยละ 2.5 ตามลำดับ

การนำเข้า (สุทธิ) พลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นต้น ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 1,055 เทียบเท่าพันบาร์เรลน้ำมันดิบต่อวัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 5.8 โดยพลังงานที่มีการนำเข้าเพิ่มขึ้น ได้แก่ การนำเข้าถ่านหินสุทธิเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 การนำเข้าไฟฟ้าสุทธิที่เพิ่มขึ้น

ร้อยละ 48.3 เนื่องจากการนำเข้าจากโรงไฟฟ้าน้ำร้อน 2 ขนาด 615 เมกะวัตต์ ซึ่งเริ่มจ่ายไฟฟ้าตั้งแต่เดือนมีนาคม 2554 ประกอบกับการรับซื้อไฟฟ้าจาก สปป.ลาว เพิ่มขึ้นในช่วงที่เกิดเหตุการณ์ท่อก๊าซธรรมชาติรั่วในอ่าวไทย และการนำเข้าก๊าซธรรมชาติเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.8 เนื่องจากระบบมีการนำเข้าก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2554 ส่วนการนำเข้าน้ำมันดิบสุทธิอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่การส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปสุทธิลดลงร้อยละ 11.7 ทั้งนี้ ประเทศไทยมีอัตราการพึ่งพาพลังงานจากต่างประเทศต่อความต้องการใช้ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับร้อยละ 56 ซึ่งเท่ากันกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

การใช้ การผลิต และการนำเข้าพลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นต้น ⁽¹⁾

หน่วย : เทียบเท่าพันบาร์เรลน้ำมันดิบ/วัน

	2553	ม.ค.-ก.ย.		เปลี่ยนแปลง (%) (ม.ค.-ก.ย.)	
		2553	2554	2553	2554
การใช้ ⁽²⁾	1,783	1,783	1,879	7.9	5.4
การผลิต	989	989	1,015	11.2	2.6
การนำเข้า (สุทธิ)	1,002	998	1,055	7.4	5.8
การเปลี่ยนแปลงสต็อก	-80	-84	-130	-	-
การใช้ที่ไม่เป็นพลังงาน (Non-Energy use)	288	287	320	15.5	11.5
การนำเข้า/การใช้ (%)	56	56	56	-	-

⁽¹⁾ พลังงานเชิงพาณิชย์ ประกอบด้วย น้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติ คอนเดนเสท ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ไฟฟ้าจากพลังน้ำและถ่านหิน/ลิแกนด์

⁽²⁾ การใช้ไม่รวมการเปลี่ยนแปลงสต็อก และการใช้ที่ไม่เป็นพลังงาน (Non-Energy use) ได้แก่ การใช้ยางมะตอย NGL Condensate LPG และ Naphtha ซึ่งเป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี

4. การใช้พลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นสุดท้ายและมูลค่าการนำเข้าพลังงาน

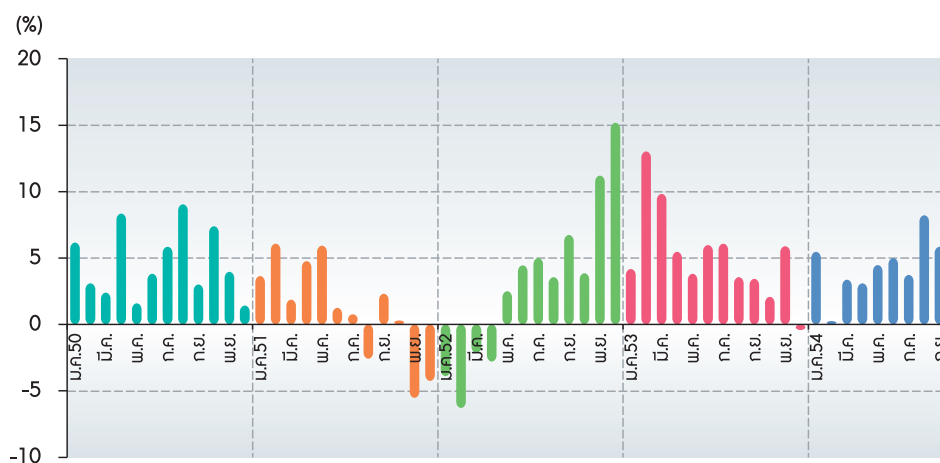
การใช้พลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นสุดท้าย ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 1,245 เทียบเท่าพันบาร์เรลน้ำมันดิบต่อวัน ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 4.4 เป็นผลสืบเนื่องมาจากการขยายตัวของการลงทุน โดยเฉพาะการลงทุนภาคเอกชนที่ขยายตัวร้อยละ 9.1 ปรับตัวดีขึ้นทั้งด้านการก่อสร้างและด้านเครื่องจักรเครื่องมือ โดยที่การใช้้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.6 การใช้ก๊าซธรรมชาติเพิ่มขึ้นร้อยละ 26.4 และการใช้ไฟฟ้า

เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.7 ในขณะที่การใช้ถ่านหินนำเข้าลดลงร้อยละ 3.4 และการใช้ลิแกนด์ลดลงร้อยละ 0.5

สัดส่วนการใช้พลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นสุดท้ายในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 การใช้้ำมันสำเร็จรูปมีสัดส่วนการใช้มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 54 รองลงมาเป็นไฟฟ้ามีสัดส่วนการใช้ร้อยละ 22 ส่วนลิแกนด์/ถ่านหินนำเข้าและก๊าซธรรมชาติ มีสัดส่วนการใช้เท่ากันที่ร้อยละ 12

	2550	2551	2552	2553	2554 (ม.ค.-ก.ย.)
การใช้	1,088	1,098	1,133	1,192	1,245
น้ำมันสำเร็จรูป	652	629	640	650	670
ก๊าซธรรมชาติ	74	87	106	123	154
ถ่านหินนำเข้า	108	125	131	138	136
ลิกไนต์	21	20	20	19	18
ไฟฟ้า	233	236	237	262	267
อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)					
การใช้	4.6	0.9	3.2	5.2	4.4
น้ำมันสำเร็จรูป	2.2	-3.5	1.8	1.4	3.6
ก๊าซธรรมชาติ	24.5	18.1	21.1	16.8	26.4
ถ่านหินนำเข้า	19.3	15.6	4.4	5.4	-3.4
ลิกไนต์	-28.9	-1.9	-3.6	-1.2	-0.5
ไฟฟ้า	4.5	1.3	0.3	10.4	0.7

อัตราการขยายตัวของการใช้พลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นสุดท้าย
(เดือนมกราคม 2550-กันยายน 2554)



มูลค่าการนำเข้าพลังงาน ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 มีมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด 940 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 33.0 มูลค่าการนำเข้าพลังงานเพิ่มขึ้นทุกประเภท โดยน้ำมันดิบซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 79 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด มีมูลค่าการนำเข้า 742 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 33.3 ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกที่สูงขึ้นเพราะปัญหาความไม่สงบภายในประเทศผู้ผลิตน้ำมันหลายประเทศ โดยราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 110 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้น 32 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลจากช่วงเดียวกันของปีก่อน นอกจากนี้ ประเทศไทยเริ่มมีการนำเข้า LNG ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2554 คิดเป็นมูลค่า 13 พันล้านบาท ในช่วง 9 เดือนแรกของปีนี้



ชนิด	2553	2554 (ม.ค.-ก.ย.)	2554 (ม.ค.-ก.ย.)	
			เปลี่ยนแปลง (%)	สัดส่วน (%)
น้ำมันดิบ	752	742	33.3	79
น้ำมันสำเร็จรูป	69	71	39.1	8
ก๊าซธรรมชาติ	84	71	11.0	8
ถ่านหิน	39	33	14.9	3
ไฟฟ้า	8	10	55.3	1
ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG)	-	13	-	1
รวม	952	940	33.0	100

5. น้ำมันดิบและคอนเดนเสท

● การผลิตน้ำมันดิบและคอนเดนเสท ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 มีปริมาณ 226 พันบาร์เรลต่อวัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 24 ของปริมาณความต้องการใช้ในโรงกลั่น ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 8.0 เนื่องจากปัญหาอุทกภัยในหลายจังหวัดทำให้ไม่สามารถขนส่งน้ำมันผ่านเส้นทางที่มีน้ำท่วมได้

การผลิตน้ำมันดิบ ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 140 พันบาร์เรลต่อวัน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 11.1

การผลิตคอนเดนเสท ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 86 พันบาร์เรลต่อวัน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 2.5

การผลิตน้ำมันดิบ

หน่วย : บาร์เรล/วัน

แหล่ง	ผู้ผลิต	2553	2554 (ม.ค.-ก.ย.)	
			ปริมาณ	สัดส่วน (%)
Big Oil Project*	Chevron Thailand E&P	36,998	30,805	22
เบญจมาศ	Chevron Offshore	26,665	27,321	19
สิริกิติ์	PTTEP	21,808	23,349	17
จัสมิน	Pearl Oil	13,868	12,916	9
สงขลา	NU Coastal	7,926	8,574	6
บัวหลวง	SOGO Thailand	8,327	7,385	5
ทานตะวัน	Chevron Offshore	3,860	5,356	4
บานเย็น	Pearl Oil	3,891	4,781	3
นาสูนัน	Pan Orient Resources	6,689	2,582	2
ชบา	Chevron Offshore	3,739	2,304	2
อื่น ๆ	PTTEP, Chevron Offshore, Chevron Thailand E&P, Chevron Pattanee, SINO US Petroleum, Pacific Tiger Energy	19,403	14,873	11
รวมในประเทศ		153,174	140,246	100

* BIG OIL PROJECT ของบริษัท ยูโนแคล (เดิม) ประกอบด้วย แหล่งปลาทอง ปลาหมึก กะพง สุราษฎร์ และยะลา

● **การนำเข้าและส่งออกน้ำมันดิบ** ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 มีการนำเข้าน้ำมันดิบอยู่ที่ระดับ 812 พันบาร์เรลต่อวัน ลดลงเล็กน้อยจากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 75 เป็นการนำเข้าจากกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง

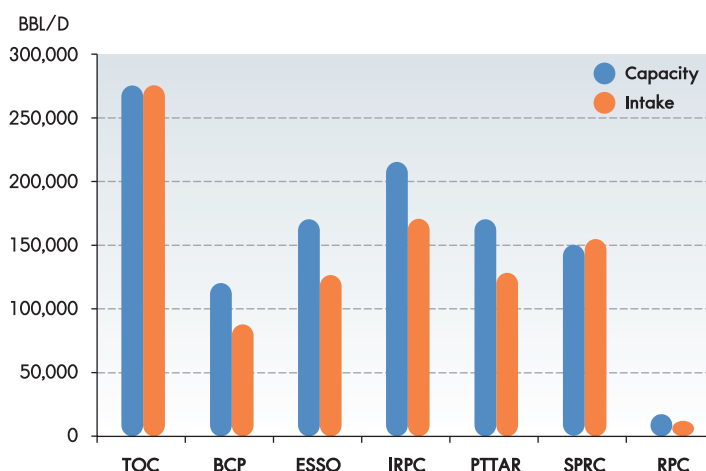
รองลงมาร้อยละ 8 นำเข้าจากกลุ่มประเทศตะวันออกไกล และร้อยละ 17 นำเข้าจากที่อื่น ๆ ในส่วนของการส่งออกน้ำมันดิบอยู่ที่ระดับ 32 พันบาร์เรลต่อวัน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 2.5

การจัดหาและการใช้น้ำมันดิบ

หน่วย : พันบาร์เรล/วัน

ปี	การจัดหา					การใช้	
	น้ำมันดิบ	คอนเดนเสท	รวม	นำเข้า	รวมทั้งสิ้น	ส่งออก	ใช้ในโรงกลั่น
2549	129	75	204	829	1,034	65	925
2550	135	79	213	804	1,018	52	921
2551	144	85	229	812	1,040	46	928
2552	154	84	238	803	1,041	41	937
2553	153	89	242	816	1,058	30	962
2554 (ม.ค.-ก.ย.)	140	86	226	812	1,038	32	953
อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)							
2550	4.4	4.8	4.5	-3.0	-1.5	-20.5	-0.5
2551	7.3	8.0	7.2	0.9	2.2	-11.9	0.8
2552	6.7	-1.4	4.0	-1.0	0.1	-10.5	0.9
2553	-0.6	5.6	1.6	1.6	1.6	-27.1	2.7
2554 (ม.ค.-ก.ย.)	-11.1	-2.5	-8.0	-0.1	-2.0	-2.5	-0.7

การใช้กำลังการกลั่นของประเทศ (เดือนมกราคม-กันยายน 2554)



● **กำลังการกลั่นน้ำมันดิบ** ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 มีความสามารถในการกลั่นรวมทั้งสิ้น 1,117 พันบาร์เรลต่อวัน โดยไทยออยล์ (TOC) มีกำลังการกลั่น 275 พันบาร์เรลต่อวัน ไออาร์พีซี (IRPC) มีกำลังการกลั่น 215 พันบาร์เรลต่อวัน เอสโซ่ (ESSO) และ ปตท.อะโรเมติกส์และการกลั่น

(PTTAR) มีกำลังการกลั่นเท่ากันที่ 170 พันบาร์เรลต่อวัน สตาร์ปิโตรเลียม (SPRC) มีกำลังการกลั่น 150 พันบาร์เรลต่อวัน บางจาก (BCP) มีกำลังการกลั่น 120 พันบาร์เรลต่อวัน และระยองเพียวรีฟายเออร์ (RPC) มีกำลังการกลั่น 17 พันบาร์เรลต่อวัน

● **การใช้น้ำมันดิบเพื่อการกลั่น** ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 953 พันบาร์เรลต่อวัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 85 ของความสามารถในการกลั่นทั่วประเทศ ซึ่งลดลงร้อยละ 0.7 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากการปิดซ่อมบำรุงโรงกลั่นน้ำมันของ PTTAR (AR-2) ซึ่งปิดซ่อมบำรุงในช่วงวันที่ 20 มิถุนายน ถึงวันที่ 6 กรกฎาคม 2554 รวมทั้งมีการปิดซ่อมบำรุงของโรงกลั่นน้ำมัน SPRC ในช่วงวันที่ 1-25 กันยายน 2554 และโรงกลั่นน้ำมัน ESSO ในช่วงวันที่ 16 กันยายน ถึงวันที่ 6 พฤศจิกายน 2554 เพื่อเตรียมพร้อมในการผลิตน้ำมันตามมาตรฐานยุโรป (ยูโร 4) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2555

6. ก๊าซธรรมชาติ

● **การจัดหาก๊าซธรรมชาติ** ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 มีการจัดหารวมทั้งประเทศอยู่ที่ระดับ 4,601 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยที่สัดส่วนร้อยละ 79 เป็นการผลิตภายในประเทศ และที่เหลือร้อยละ 21 เป็นการนำเข้า

การผลิตก๊าซธรรมชาติ ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 การผลิตภายในประเทศอยู่ที่ระดับ 3,617 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 4.2 เนื่องจากแหล่งมรกตซึ่งเป็นแหล่งก๊าซธรรมชาติแหล่งใหม่ของ ปตท.เริ่มทำการผลิตได้ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม

การจัดหาก๊าซธรรมชาติ

หน่วย : ล้านลูกบาศก์ฟุต/วัน

แหล่ง	ผู้ผลิต	2553	2554 (ม.ค.-ก.ย.)	
			ปริมาณ	สัดส่วน (%)
แหล่งผลิตภายในประเทศ		3,511	3,617	79
แหล่งอ่าวไทย		3,343	3,460	76
เจดีเอ	องค์กรร่วมฯ	649	779	17
บงกช	PTTEP	596	622	14
อาทิตย์	PTTEP	501	443	10
ไพลิน	Chevron E&P	430	425	9
เอราวัณ	Chevron E&P	256	235	5
ฟูนานและจักรวาล	Chevron E&P	199	177	4
โกมินทร์	Chevron E&P	85	94	2
เบญจมาศ	Chevron Offshore	76	84	2
สตูล	Chevron E&P	82	108	2
ยะลา	Chevron E&P	95	57	1
อื่น ๆ	Chevron E&P	374	436	10
แหล่งบนบก		168	157	3
ภูอ่อม	Amerada	87	94	2
สิริกิติ์	PTTEP	63	46	1
น้ำพอง	Exxon Mobil	18	17	0.4
แหล่งนำเข้า*		853	984	21
ยาดานา	สหภาพพม่า	434	454	10
เยตากุน	สหภาพพม่า	419	422	9
LNG	กาตาร์ รัสเซีย อินโดนีเซีย เปรู และไนจีเรีย	-	108	2
รวม		4,364	4,601	100

* ค่าความร้อนของก๊าซธรรมชาติจากพม่า เท่ากับ 1,000 บีทียูต่อลูกบาศก์ฟุต

สาขา	2551	2552	2553	2554 (ม.ค.-ก.ย.)		
				ปริมาณ	เปลี่ยนแปลง (%)	สัดส่วน (%)
การใช้	3,444	3,564	4,039	4,223	5.5	100
ผลิตไฟฟ้า*	2,423	2,435	2,728	2,551	-6.9	60
อุตสาหกรรม	361	387	478	569	19.8	13
อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและอื่น ๆ	583	599	652	869	41.4	21
เชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ (NGV)	77	143	181	234	34.6	6

* ใช้ใน EGAT, EGGO, ราชบุรี (IPP), IPP, SPP

** ค่าความร้อนเท่ากับ 1,000 บีทียูต่อลูกบาศก์ฟุต

2554 รวมทั้งแหล่งสตูลและแหล่ง JDA เพิ่มกำลังการผลิตมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การผลิตก๊าซธรรมชาติมีปริมาณลดลงในช่วงที่เกิดเหตุการณ์ท่อส่งก๊าซธรรมชาติรั่วในอ่าวไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเดือนกรกฎาคม 2554 มีการผลิตก๊าซธรรมชาติเพียง 3,232 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน

การนำเข้าก๊าซธรรมชาติ ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 984 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 13.8 เนื่องจากเริ่มมีการนำเข้า LNG ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2554 ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2 ของปริมาณการจัดหาทั้งหมด

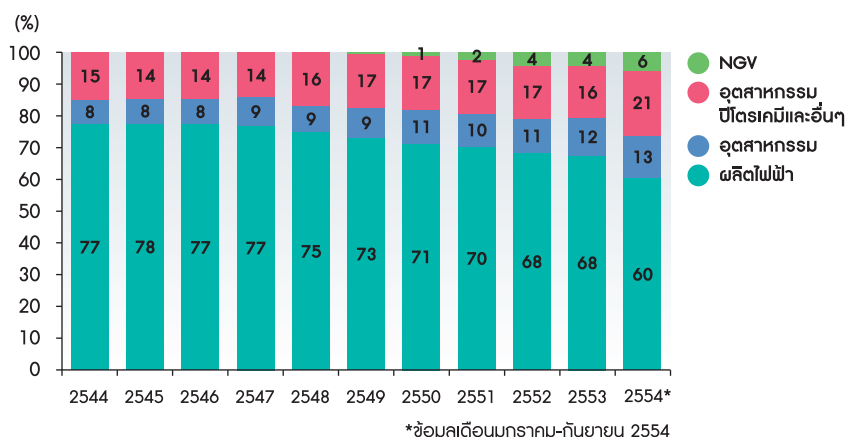
● **การใช้ก๊าซธรรมชาติ** ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 4,223 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 5.5 โดยเป็นการใช้เพื่อผลิตไฟฟ้าคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 60 ของการใช้ทั้งหมด อยู่ที่ระดับ 2,551 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน ลดลงร้อยละ 6.9 นอกจากนี้ใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและอื่น ๆ (โพรเพน

อีเทน และ LPG) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 21 อยู่ที่ระดับ 869 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 41.4 ใช้เป็นเชื้อเพลิงในโรงงานอุตสาหกรรมคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13 อยู่ที่ระดับ 569 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.8 และที่เหลือร้อยละ 6 ถูกนำไปใช้เพื่อเป็นเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ (NGV) โดยเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 34.6 อยู่ที่ระดับ 234 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน

7. ก๊าซโซลีนธรรมชาติ (NGL)

การผลิตก๊าซโซลีนธรรมชาติ (NGL) ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 16,708 บาร์เรลต่อวัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 24.8 โดยนำไปใช้ในอุตสาหกรรมตัวทำละลาย (Solvent) ภายในประเทศปริมาณ 13,774 บาร์เรลต่อวัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 82 ของการผลิตทั้งหมด ที่เหลือร้อยละ 18 ส่งออกไปจำหน่ายยังประเทศสิงคโปร์ จำนวน 2,933 บาร์เรลต่อวัน

สัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติ



รายการ	2553	2554 (ม.ค.-ก.ย.)		
		ปริมาณ	เปลี่ยนแปลง (%)	สัดส่วน (%)
การผลิต	13,962	16,708	24.8	100
การส่งออก	2,322	2,933	46.0	18
การใช้ภายในประเทศ	11,639	13,774	21.0	82

8. ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป

การผลิตน้ำมันสำเร็จรูป ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 967 พันบาร์เรลต่อวัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 1.8 โดยการผลิตน้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.8 และก๊าซปิโตรเลียมเหลวเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.2 ในขณะที่การผลิตน้ำมันเบนซินลดลงร้อยละ 3.6 น้ำมันเครื่องบินลดลงร้อยละ 1.5 และน้ำมันเตาลดลงร้อยละ 2.5

การใช้น้ำมันสำเร็จรูป ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 732 พันบาร์เรลต่อวัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 4.4 โดยการใช้น้ำมันเบนซินเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.6 น้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.8 น้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้นร้อยละ

10.0 และก๊าซปิโตรเลียมเหลวเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.9 ในขณะที่การใช้น้ำมันเตาลดลงร้อยละ 5.9

การนำเข้าและส่งออกน้ำมันสำเร็จรูป ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 มีการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปอยู่ที่ระดับ 54 พันบาร์เรลต่อวัน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 0.5 ด้านการส่งออกมีปริมาณลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 6.9 อยู่ที่ระดับ 188 พันบาร์เรลต่อวัน เนื่องจากความต้องการภายในประเทศที่อยู่ในระดับสูง โดยมีรายละเอียดของน้ำมันสำเร็จรูปแต่ละชนิด ดังนี้

การผลิต การใช้ การนำเข้า และการส่งออกน้ำมันสำเร็จรูป (เดือนมกราคม-กันยายน 2554)

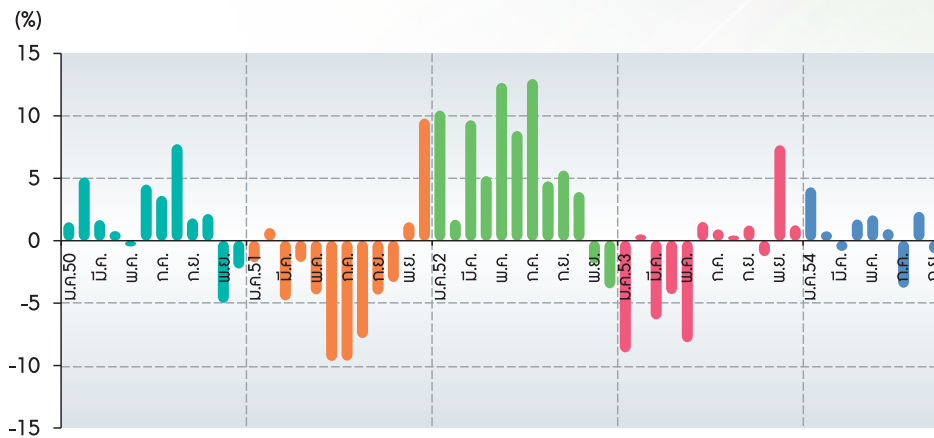
	ปริมาณ (พันบาร์เรล/วัน)				เปลี่ยนแปลง (%)			
	การใช้	การผลิต	การนำเข้า	การส่งออก	การใช้	การผลิต	การนำเข้า	การส่งออก
เบนซิน	128	146	0.3	18	0.6	-3.6	-	-26.1
เบนซิน 91	50	62	-	13	-0.9	-3.1	-	-7.2
เบนซิน 95	1	6	-	5	-50.6	-49.9	-	-50.4
แก๊สโซฮอล 91	33	33	-	-	25.3	25.1	-	-
แก๊สโซฮอล 95	44	45	-	-	-9.3	-8.2	-	-
ดีเซล	330	405	1	87	3.8	0.8	8.9	-4.8
น้ำมันก๊าด	0.2	3	-	2	-17.9	-36.8	-	-43.2
น้ำมันเครื่องบิน	88	106	0.2	18	10.0	-1.5	310.7	-28.0
น้ำมันเตา	44	102	6	62	-5.9	-2.5	158.2	11.3
ก๊าซปิโตรเลียมเหลว*	142	204	47	0.5	9.9	14.2	-8.8	-45.0
รวม	732	967	54	188	4.4	1.8	-0.5	-6.9

*ไม่รวมการใช้เพื่อเป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี

อัตราการขยายตัวของการใช้น้ำมันสำเร็จรูป (เดือนมกราคม 2550-กันยายน 2554)



อัตราการขยายตัวของการใช้เบนซิน (เดือนมกราคม 2550-กันยายน 2554)



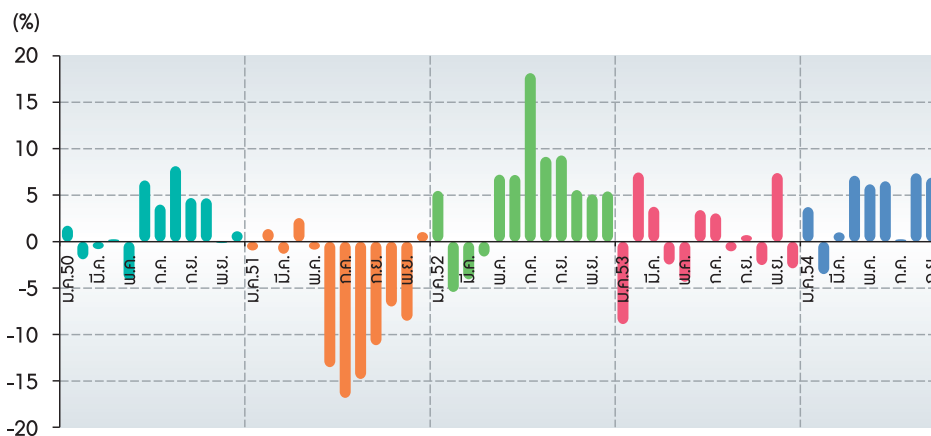
● น้ำมันเบนซิน

การผลิตน้ำมันเบนซิน ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 146 พันบาร์เรลต่อวัน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 3.6 โดยเบนซิน 91 ผลิตได้ 62 พันบาร์เรลต่อวัน ลดลงร้อยละ 3.1 เบนซิน 95 ผลิตได้ 6 พันบาร์เรลต่อวัน ลดลงร้อยละ 49.9 และแก๊สโซฮอล์ 95 ผลิตได้ 45 พันบาร์เรลต่อวัน ลดลงร้อยละ 8.2 ในขณะที่แก๊สโซฮอล์ 91 ผลิตได้ 33 พันบาร์เรลต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 25.1

การใช้น้ำมันเบนซิน ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 128 พันบาร์เรลต่อวัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 0.6 โดยการใช้แก๊สโซฮอล์ 91 เพิ่มขึ้นร้อยละ 25.3 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน อยู่ที่ระดับ 33 พันบาร์เรลต่อวัน ในขณะที่การใช้เบนซิน 91 อยู่ที่ระดับ 50 พันบาร์เรลต่อวัน ลดลงร้อยละ 0.9 เบนซิน 95 อยู่ที่ระดับ 1 พันบาร์เรลต่อวัน ลดลงร้อยละ 50.6 และแก๊สโซฮอล์ 95 อยู่ที่ระดับ 44 พันบาร์เรลต่อวัน ลดลงร้อยละ 9.3 อย่างไรก็ตาม จากมาตรการชะลอการเรียกเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

เพื่อลดภาระของผู้บริโภค ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 27 สิงหาคม 2554 ส่งผลให้ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน 95 ลดลง 8.02 บาทต่อลิตร น้ำมันเบนซิน 91 ลดลง 7.17 บาทต่อลิตร ทำให้ช่วงเวลาดังกล่าวการใช้น้ำมันเบนซิน 91 และเบนซิน 95 ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่การใช้แก๊สโซฮอล์ 91 และแก๊สโซฮอล์ 95 ปรับตัวลดลง หลังจากนั้นได้มีการปรับอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและอัตราเงินชดเชยจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับน้ำมันในกลุ่มแก๊สโซฮอล์ เพื่อรักษาสัดส่วนระหว่างน้ำมันเบนซินและแก๊สโซฮอล์ ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2554 โดยน้ำมันเบนซิน 91 มีราคาเท่ากับแก๊สโซฮอล์ 95 E10 และมีราคาสูงกว่าแก๊สโซฮอล์ 91 และแก๊สโซฮอล์ 95 E20 อยู่ 3.04 และ 4.54 บาทต่อลิตร ตามลำดับ ส่งผลให้ผู้ใช้น้ำมันหันกลับมาใช้แก๊สโซฮอล์เช่นเดิม ทั้งนี้ ณ สิ้นเดือนกันยายน 2554 มีสถานีจำหน่ายแก๊สโซฮอล์ 95 (E20) จำนวน 768 แห่ง และแก๊สโซฮอล์ 95 (E85) จำนวน 24 แห่ง โดยแบ่งเป็นของ ปตท. 6 แห่ง และบางจาก 18 แห่ง

อัตราการขยายตัวของการใช้น้ำมันดิบเชล (เดือนมกราคม 2550-กันยายน 2554)



การนำเข้าและส่งออกน้ำมันเบนซิน ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 การนำเข้าอยู่ที่ระดับ 0.3 พันบาร์เรลต่อวัน การส่งออกอยู่ที่ระดับ 18 พันบาร์เรลต่อวัน โดยแบ่งเป็นการส่งออกเบนซิน 91 อยู่ที่ระดับ 13 พันบาร์เรลต่อวัน และเบนซิน 95 อยู่ที่ระดับ 5 พันบาร์เรลต่อวัน

เอทานอล ปัจจุบันมีโรงงานผลิตเอทานอลที่เดินระบบแล้ว 19 โรง มีกำลังการผลิตรวม 3.08 ล้านลิตรต่อวัน หรืออยู่ที่ระดับ 19 พันบาร์เรลต่อวัน มีการผลิตเอทานอลเพื่อใช้เป็นพลังงาน 1.43 ล้านลิตรต่อวัน หรืออยู่ที่ระดับ 9 พันบาร์เรลต่อวัน โดยราคาเฉลี่ยเอทานอลในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ราคา 24.94 บาทต่อลิตร

● น้ำมันดีเซล

การผลิตน้ำมันดีเซล ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 405 พันบาร์เรลต่อวัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 0.8

การใช้น้ำมันดีเซล ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 330 พันบาร์เรลต่อวัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 3.8 เนื่องจากรัฐบาลยังคงตรึงราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลอยู่ที่ระดับ 29.99 บาทต่อลิตร ตั้งแต่ต้นปี 2554 รวมทั้งมีมาตรการชะลอการเรียกเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 27 สิงหาคม 2554 ส่งผลให้ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลลดลง 2.80 บาทต่อลิตร จึงจูงใจให้มีการใช้เพิ่มขึ้น

การนำเข้าและส่งออกน้ำมันดีเซล ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 การนำเข้าอยู่ที่ระดับ 1 พันบาร์เรลต่อวัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 8.9 ส่วนการส่งออกอยู่ที่ระดับ 87 พันบาร์เรลต่อวัน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 4.8

ไบโอดีเซล ในส่วนของการผลิตไบโอดีเซลปี 100 ปัจจุบันมีโรงงานผลิตที่ได้คุณภาพตามประกาศของกรมธุรกิจพลังงานจำนวน 16 ราย มีกำลังการผลิตรวม 6.5 ล้านลิตรต่อวัน หรือประมาณ 41 พันบาร์เรลต่อวัน ทั้งนี้ ตั้งแต่ต้นปี 2554 ได้มีการปรับสัดส่วนการเติมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลหมุนเร็วหลายครั้งซึ่งแปรผันตามปริมาณน้ำมันปาล์มดิบที่ออกสู่ตลาด โดยในช่วงต้นปี 2554 มีปัญหาน้ำมันปาล์มดิบขาดแคลนส่งผลให้ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2554 เป็นต้นมารัฐบาลมีนโยบายปรับลดสัดส่วนการนำไบโอดีเซล ปี 100 ผสมในน้ำมันดีเซลหมุนเร็วจากเดิมที่มีการผสมร้อยละ 3 และร้อยละ 5 ให้เหลือเพียงร้อยละ 2 เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว หลังจากนั้นเมื่อปัญหาเริ่มคลี่คลายเนื่องจากผลผลิตปาล์มน้ำมันที่ออกสู่ตลาดมากขึ้นจากฝนที่ตกตั้งแต่เดือนเมษายน 2554 ส่งผลให้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2554 รัฐบาลมีนโยบายให้ผู้ผลิตสามารถปรับสัดส่วนไบโอดีเซลได้ตั้งแต่ร้อยละ 3-5 หลังจากนั้นปริมาณผลผลิตปาล์มน้ำมันได้ออกสู่ตลาดมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง รัฐบาลจึงมีนโยบายให้ผู้ผลิตสามารถปรับสัดส่วนไบโอดีเซลได้ตั้งแต่ร้อยละ 4-5 ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2554 จนถึงสิ้นเดือนตุลาคม 2554 รวมทั้งให้กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำมันดีเซลหมุนเร็วในระยะต่อไปตามช่วงฤดูกาล โดยกำหนดให้สัดส่วนไบโอดีเซลในช่วงเดือนมีนาคม-ตุลาคม ซึ่งมีผลผลิตปาล์มน้ำมันออกมามาก มีสัดส่วนไบโอดีเซลร้อยละ 4-5 และในช่วงเดือนพฤศจิกายน-กุมภาพันธ์ซึ่งมีผลผลิตปาล์มน้ำมันออกมาน้อย มีสัดส่วนไบโอดีเซลร้อยละ 3-5

● น้ำมันเตา

การผลิตน้ำมันเตา ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 102 พันบาร์เรลต่อวัน ลดลงร้อยละ 2.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

การใช้น้ำมันเตา ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 44 พันบาร์เรลต่อวัน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 5.9 โดยส่วนใหญ่ใช้เป็นเชื้อเพลิงในภาคอุตสาหกรรมอยู่ที่ระดับ 38 พันบาร์เรลต่อวัน ลดลงร้อยละ 14.3 ที่เหลือเป็นการใช้เป็นเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้า 7 พันบาร์เรลต่อวัน เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 115.0 เนื่องจากในช่วงเดือนเมษายน-พฤษภาคม 2554 แหล่งก๊าซธรรมชาติ ได้แก่ แหล่งอาทิตย์ และแหล่ง JDA-B17 ปิดซ่อมบำรุง ประกอบกับอุบัติเหตุท่อส่งก๊าซธรรมชาติรั่วในอ่าวไทยตั้งแต่ปลายเดือนมิถุนายนถึงต้นเดือนสิงหาคม 2554 ส่งผลให้มีการใช้น้ำมันเตาในการผลิตไฟฟ้าเพิ่มขึ้นเพื่อทดแทนก๊าซธรรมชาติในช่วงเวลาดังกล่าว

การนำเข้าและส่งออกน้ำมันเตา ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 มีการนำเข้าอยู่ที่ระดับ 6 พันบาร์เรลต่อวัน เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 158.2 โดยส่วนใหญ่ใช้ในการผลิตไฟฟ้าเพื่อทดแทนก๊าซธรรมชาติในช่วงที่เกิดเหตุการณ์ท่อก๊าซรั่วในอ่าวไทย นอกจากนี้ มีการส่งออกน้ำมันเตาอยู่ที่ระดับ 62 พันบาร์เรลต่อวัน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นน้ำมันเตา Grade 5 ที่มีปริมาณเกินความต้องการใช้ภายในประเทศ

● น้ำมันเครื่องบิน

การผลิตน้ำมันเครื่องบิน ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 106 พันบาร์เรลต่อวัน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 1.5

การใช้น้ำมันเครื่องบิน ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 88 พันบาร์เรลต่อวัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 10.0 เป็นผลจากการขนส่งทางอากาศที่ขยายตัวร้อยละ 3.3 รวมทั้งจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวกลุ่มเอเชียตะวันออก

การนำเข้าและส่งออกน้ำมันเครื่องบิน ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 มีการนำเข้าอยู่ที่ระดับ 0.2 พันบาร์เรลต่อวัน และมีการส่งออกอยู่ที่ระดับ 18 พันบาร์เรลต่อวัน

● ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) โพรเพน และบิวเทน

การผลิต LPG ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 4,137 พันตัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 28.9 โดยเป็นการผลิตจากโรงแยกก๊าซอยู่ที่ระดับ 2,484 พันตัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 34.8 เนื่องจากโรงแยกก๊าซหน่วยที่ 6 ของ ปตท.สามารถผลิต LPG ได้เกือบเต็มกำลังผลิตตั้งแต่เดือนมีนาคม 2554 นอกจากนี้ ในส่วนของการผลิต LPG จากโรงกลั่นน้ำมันอยู่ที่ระดับ 1,518 พันตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.5 เนื่องจากนโยบายของรัฐบาลที่สนับสนุนให้โรงกลั่นน้ำมันผลิต LPG เข้าสู่ระบบมากขึ้น

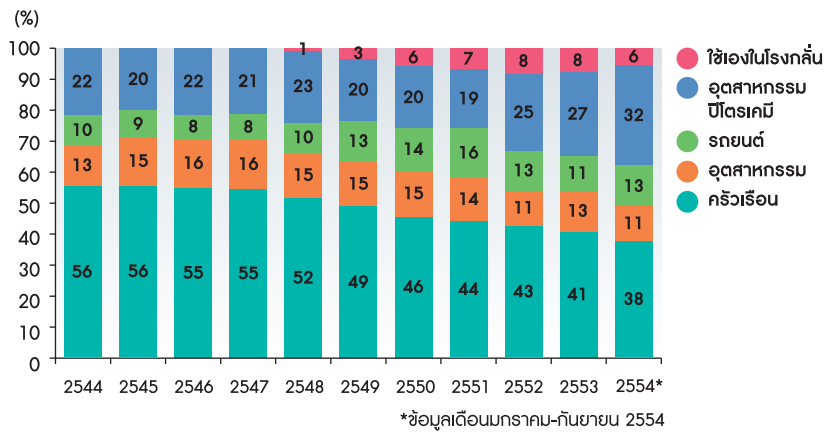
การใช้ LPG ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 5,200 พันตัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 19.6 โดยภาคครัวเรือนซึ่งมีการใช้เป็นสัดส่วนสูงที่สุดคิดเป็นร้อยละ

การผลิตและการใช้ LPG โพรเพน และบิวเทน

หน่วย : พันตัน

สาขา	2552	2553	ม.ค.-ก.ย.		เปลี่ยนแปลง (%)	
			2553	2554	2553	2554 (ม.ค.-ก.ย.)
การจัดหา	5,217	6,061	4,410	5,230	16.2	18.6
- การผลิต	4,463	4,412	3,210	4,137	-1.1	28.9
โรงแยกก๊าซ	2,622	2,603	1,843	2,484	-0.7	34.8
โรงกลั่นน้ำมัน	1,766	1,726	1,303	1,518	-2.3	16.5
อื่น ๆ	75	83	64	135	10.5	110.1
- การนำเข้า	753	1,649	1,200	1,094	118.9	-8.9
ความต้องการ	5,223	5,968	4,366	5,211	14.3	19.3
- การใช้	5,208	5,943	4,347	5,200	14.1	19.6
ครัวเรือน	2,231	2,435	1,799	1,977	9.2	9.9
อุตสาหกรรม	586	769	572	563	31.3	-1.5
รถยนต์	666	680	495	688	2.1	39.0
อุตสาหกรรมปิโตรเคมี	1,289	1,592	1,130	1,685	23.5	49.1
ใช้เอง	435	466	351	286	7.1	-18.4
- การส่งออก	15	25	20	11	63.3	-45.1

สัดส่วนการใช้ LPG



38 ของปริมาณการใช้ทั้งหมด มีการใช้เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน รองลงมาคือการใช้ในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 32 มีการใช้เพิ่มขึ้นร้อยละ 49.1 ตามการขยายตัวของธุรกิจปิโตรเคมี ส่วนการใช้ในรถยนต์คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13 มีการใช้เพิ่มขึ้นร้อยละ 39.0 ในขณะที่การใช้ในภาคอุตสาหกรรมซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11 มีการใช้ลดลงร้อยละ 1.5 เนื่องจากรัฐบาลได้ประกาศปรับขึ้นราคาขายปลีก LPG ในภาคอุตสาหกรรม ไตรมาสละ 1 ครั้ง ครั้งละ 3 บาทต่อกิโลกรัม โดยปรับขึ้นเป็นจำนวน 4 ครั้ง ซึ่งครั้งที่ 1 เริ่มปรับขึ้นตั้งแต่วันที่ 19 กรกฎาคม 2554

การนำเข้าและส่งออก LPG ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 มีการนำเข้าในรูปแบบของ LPG โพรเพน และบิวเทน อยู่ที่ระดับ 1,094 พันตัน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 8.9 และมีการส่งออกอยู่ที่ระดับ 11 พันตัน โดยส่วนใหญ่ส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มาเลเซีย กัมพูชา ลาว และพม่า ตามลำดับ

● **การใช้พลังงานในการขนส่งทางบก** ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 การใช้พลังงานอยู่ที่ระดับ 15,382 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการใช้น้ำมันดีเซล คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 58 ของการใช้พลังงานในการขนส่งทางบก รองลงมาคือการใช้แก๊สเบนซิน การใช้ NGV และ การใช้ LPG ในรถยนต์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 27 ร้อยละ 10 และร้อยละ 5 ตามลำดับ ซึ่งในส่วนของการใช้ LPG ในรถยนต์ และการใช้ NGV พบว่ามีการใช้เพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ดังนี้

การใช้ LPG ในรถยนต์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 39.0 ทั้งนี้ ณ สิ้นเดือนกันยายน 2554 มีรถที่ใช้ LPG จำนวน 25,652 คัน รวมทั้งมีรถที่ใช้ LPG ร่วมกับน้ำมันเบนซิน 774,825 คัน และใช้ LPG ร่วมกับน้ำมันดีเซล 5,603 คัน โดยมีสถานบริการ LPG ทั่วประเทศจำนวน 1,035 สถานี

การใช้พลังงานในการขนส่งทางบก

หน่วย : พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ (ktoe)

	2551	2552	2553	2554 (ม.ค.-ก.ย.)		เปลี่ยนแปลง (%)		
				ปริมาณ	สัดส่วน (%)	2552	2553	2554 (ม.ค.-ก.ย.)
เบนซิน	5,305	5,606	5,526	4,130	27	5.7	-1.4	0.7
ดีเซล	10,802	11,401	11,454	8,881	58	5.5	0.5	3.9
LPG	905	778	794	803	5	-14.1	2.1	39.0
NGV	692	1,282	1,623	1,569	10	85.2	26.6	34.6
รวม	17,705	19,067	19,396	15,382	100	7.7	1.7	6.9

การใช้ NGV เพิ่มขึ้นร้อยละ 34.6 เนื่องจากนโยบายการส่งเสริมการใช้ NGV ของภาครัฐ โดยตรึงราคา NGV อยู่ที่ 8.5 บาทต่อกิโลกรัม ทำให้ประชาชนบางส่วนตัดสินใจหันมาใช้ NGV กันมากขึ้น ทั้งนี้ ณ สิ้นเดือนกันยายน 2554 มีจำนวนรถยนต์ที่ติดตั้ง NGV ทั้งสิ้น 291,180 คัน โดยทดแทนน้ำมันเบนซินร้อยละ 16.6 และทดแทนน้ำมันดีเซลร้อยละ 5.3 และมีจำนวนสถานีบริการ NGV ทั้งหมด 457 สถานี อยู่ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล 231 สถานี และต่างจังหวัด 226 สถานี

9. ถ่านหิน/ลิกไนต์

● **การจัดหาลิกไนต์/ถ่านหิน** ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 มีปริมาณการจัดหาอยู่ที่ระดับ 12,320 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 8.0

การผลิตลิกไนต์ ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 มีปริมาณ 4,178 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 13.1 โดยร้อยละ 77 ของการผลิตลิกไนต์ในประเทศผลิตจากเหมืองแม่เมาะของ กฟผ. จำนวน 3,232 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.0 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน การผลิตลิกไนต์จากเหมืองแม่เมาะจะนำไปใช้ในการผลิตไฟฟ้าที่โรงไฟฟ้าแม่เมาะทั้งหมด ส่วนที่เหลือร้อยละ 23 เป็นการผลิตจากเหมืองเอกชน จำนวน 946 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 29.8

การนำเข้าถ่านหิน ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 มีปริมาณ 8,142 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 5.5

● **การใช้ลิกไนต์/ถ่านหิน** ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 มีปริมาณการใช้อยู่ที่ระดับ 12,081 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 3.1

การใช้ลิกไนต์ ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 3,939 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 8.1 โดยร้อยละ 83 ของปริมาณการใช้ลิกไนต์เป็นการใช้ในภาคการผลิตไฟฟ้าของ กฟผ. ส่วนที่เหลือร้อยละ 17 ส่วนใหญ่นำไปใช้ในอุตสาหกรรมการผลิตปูนซีเมนต์

การใช้ถ่านหินนำเข้า ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 8,142 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.8 โดยร้อยละ 62 ของปริมาณการใช้ถ่านหินเป็นการใช้ในภาคอุตสาหกรรม ส่วนที่เหลือร้อยละ 38 นำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าของ SPP และ IPP

การผลิตและการใช้ลิกไนต์/ถ่านหิน

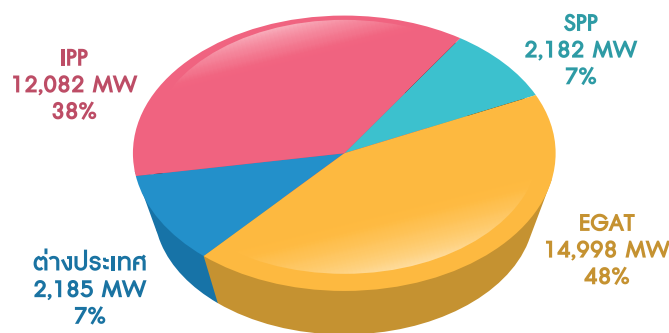
หน่วย : พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ

	2553	2554 (ม.ค.-ก.ย.)		
		ปริมาณ	เปลี่ยนแปลง (%)	สัดส่วน (%)
การจัดหา	15,489	12,320	8.0	-
การผลิตลิกไนต์	4,938	4,178	13.1	100
การไฟฟ้าฝ่ายผลิตฯ	3,960	3,232	9.0	77
เหมืองเอกชน	978	946	29.8	23
การนำเข้าถ่านหิน	10,551	8,142	5.5	-
ความต้องการ	15,478	12,081	3.1	-
การใช้ลิกไนต์	4,927	3,939	8.1	100
ผลิตกระแสไฟฟ้า	3,964	3,254	10.1	83
อุตสาหกรรม	962	685	-0.5	17
การใช้ถ่านหิน	10,551	8,142	0.8	100
ผลิตกระแสไฟฟ้า (SPP และ IPP)	3,669	3,063	8.7	38
อุตสาหกรรม	6,882	5,080	-3.4	62

10. ไฟฟ้า

กำลังการผลิตติดตั้ง ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 31,447 เมกะวัตต์ เป็นการผลิตติดตั้งของ กฟผ. 14,998 เมกะวัตต์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 48 รับซื้อจาก IPP จำนวน 12,082 เมกะวัตต์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 38 รับซื้อจาก SPP จำนวน 2,182 เมกะวัตต์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7 ซึ่งเป็นสัดส่วนที่เท่ากับการนำเข้าจาก สปป.ลาว และแลกเปลี่ยนกับ มาเลเซีย จำนวน 2,185 เมกะวัตต์

กำลังการผลิตติดตั้งแยกตามผู้ประกอบการผลิตไฟฟ้า
ณ สิ้นเดือนกันยายน 2554
รวมทั้งสิ้น 31,447 MW



การผลิตพลังงานไฟฟ้า ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 มีการผลิตพลังงานไฟฟ้าจำนวน 124,240 กิกะวัตต์ ชั่วโมง ใกล้เคียงกันกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

การผลิตพลังงานไฟฟ้าตามชนิดของเชื้อเพลิงที่สำคัญในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 สรุปได้ดังนี้

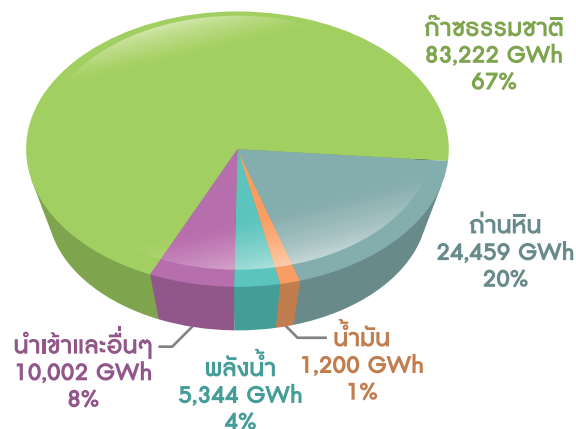
- การผลิตไฟฟ้าจากก๊าซธรรมชาติ (รวม EGCO KEGCO ราชบุรี IPP และ SPP) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 67 ของปริมาณการผลิตไฟฟ้าทั้งหมด อยู่ที่ระดับ 88,222 กิกะวัตต์ ชั่วโมง ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 6.4

- การผลิตไฟฟ้าจากถ่านหิน/ลิกไนต์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20 อยู่ที่ระดับ 24,459 กิกะวัตต์ ชั่วโมง เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 5.7

- การผลิตไฟฟ้าจากพลังน้ำ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4 อยู่ที่ระดับ 5,344 กิกะวัตต์ ชั่วโมง เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 21.5

- การนำเข้าไฟฟ้าจาก สปป.ลาว ไฟฟ้าแลกเปลี่ยนกับมาเลเซีย และอื่น ๆ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8 อยู่ที่ระดับ 10,002 กิกะวัตต์ ชั่วโมง เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 37.2

การผลิตไฟฟ้าแยกตามชนิดเชื้อเพลิง
(เดือนมกราคม-กันยายน 2554)



ความต้องการไฟฟ้าและค่าตัวประกอบการใช้ไฟฟ้า

ปี	ความต้องการไฟฟ้าสูงสุด (เมกะวัตต์)	ค่าตัวประกอบการใช้ไฟฟ้า (ร้อยละ)
2546	18,121	73.9
2547	19,326	71.6
2548	20,538	74.9
2549	21,064	76.9
2550	22,586	74.3
2551	22,568	74.8
2552	22,596	73.4
2553	24,630	75.9
2554 (ม.ค.-ก.ย.)	24,518	77.4

• การผลิตไฟฟ้าจากน้ำมันเตาและน้ำมันดีเซล คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1 อยู่ที่ระดับ 1,200 กิกะวัตต์ชั่วโมง เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนถึงร้อยละ 113.9

ทั้งนี้ การผลิตไฟฟ้าจากก๊าซธรรมชาติมีปริมาณลดลง ในขณะที่การผลิตไฟฟ้าจากพลังน้ำ การนำเข้าจาก สปป.ลาว รวมทั้งการผลิตไฟฟ้าจากน้ำมันเตาและน้ำมันดีเซลมีปริมาณเพิ่มขึ้น เนื่องจากเหตุการณ์ท่อก๊าซธรรมชาติรั่วในอ่าวไทย จึงจำเป็นต้องนำเข้าไฟฟ้าและใช้เชื้อเพลิงชนิดอื่นในการผลิตไฟฟ้าทดแทนก๊าซธรรมชาติที่ผลิตได้ลดลง

ความต้องการไฟฟ้าสูงสุด (Gross Peak Generation) ของปีนี้เกิดขึ้นเมื่อวันอังคารที่ 24 พฤษภาคม เวลา 14.00 น. อยู่ที่ระดับ 24,518 เมกะวัตต์ โดยต่ำกว่า Peak ของปี 2553

ซึ่งเกิดขึ้นเมื่อวันจันทร์ที่ 10 พฤษภาคม เวลา 14.00 น. ที่ระดับ 24,630 เมกะวัตต์ อยู่ 112 เมกะวัตต์ หรือคิดเป็นลดลงร้อยละ 0.5

การใช้ไฟฟ้า ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 มีการใช้ไฟฟ้ารวมทั้งสิ้น 113,736 กิกะวัตต์ชั่วโมง เพิ่มขึ้นเล็กน้อยร้อยละ 0.6 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากอากาศที่หนาวเย็นเป็นช่วงเวลานานประกอบกับมีฝนตกมากกว่าปกติ โดยการใช้ไฟฟ้าในภาคอุตสาหกรรมซึ่งเป็นสาขาหลักที่มีการใช้ไฟฟ้าในระดับสูงคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 46 ของการใช้ไฟฟ้าทั่วประเทศ มีการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 ภาคธุรกิจมีการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.0 และการใช้ไฟฟ้าที่ไม่คิดมูลค่ามีการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.3 ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากนโยบายของรัฐบาลในการลดค่าครองชีพให้กับ



ประชาชน โดยปรับโครงสร้างค่าไฟฟ้าเพื่อช่วยเหลือผู้ใช้ไฟฟ้าไม่เกิน 90 หน่วยต่อเดือน ให้สามารถใช้ไฟฟ้าได้ฟรี ซึ่งเริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2554 ในขณะที่การใช้ไฟฟ้าในภาคครัวเรือนลดลงร้อยละ 3.2 เช่นเดียวกับกิจการขนาดเล็กที่ลดลงร้อยละ 1.6 ส่วนราชการและองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรการใช้ไฟฟ้าลดลงร้อยละ 4.4 และภาคเกษตรกรรมมีการใช้ไฟฟ้าลดลงร้อยละ 13.4 เนื่องจากสถานการณ์ฝนตกหนักและเกิดอุทกภัยในหลายพื้นที่ของประเทศ โดยมีรายละเอียดดังนี้

การใช้ไฟฟ้ารายสาขา

หน่วย : กิกะวัตต์ชั่วโมง

สาขา	2551	2552	2553	2554 (ม.ค.-ก.ย.)		
				ปริมาณ	เปลี่ยนแปลง (%)	สัดส่วน (%)
ครัวเรือน	28,691	30,257	33,216	24,773	-3.2	22
กิจการขนาดเล็ก	13,730	14,342	15,586	11,706	-1.6	10
ธุรกิจ	21,052	21,341	23,005	17,797	2.0	16
อุตสาหกรรม	64,148	60,874	67,952	52,467	3.1	46
ส่วนราชการและองค์กรที่ไม่แสวงหากำไร	4,392	4,677	5,049	3,702	-4.4	3
เกษตรกรรม	281	318	335	256	-13.4	0.2
การใช้ไฟฟ้าที่ไม่คิดมูลค่า	1,777	1,843	2,034	1,597	6.3	1.4
อื่น ๆ	1,449	1,530	2,123	1,438	-7.3	1.3
รวม	135,520	135,181	149,301	113,736	0.6	100

การใช้ไฟฟ้าในเขตนครหลวง ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 33,768 กิกะวัตต์ชั่วโมง ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 1.6 โดยกลุ่มผู้ใช้ไฟฟ้าที่มีการใช้ลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ได้แก่ ภาคครัวเรือน ส่วนราชการและองค์กรที่ไม่แสวงหากำไร และกิจการขนาดเล็ก ในขณะที่ภาคธุรกิจและภาคอุตสาหกรรมมีการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น

การใช้ไฟฟ้าในเขตภูมิภาค ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 อยู่ที่ระดับ 78,685 กิกะวัตต์ชั่วโมง เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 1.7 โดยกลุ่มผู้ใช้ไฟฟ้าที่มีการใช้เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ได้แก่ ภาคอุตสาหกรรมและภาคธุรกิจ ในขณะที่ภาคครัวเรือน ส่วนราชการและองค์กรที่ไม่แสวงหากำไร กิจการขนาดเล็ก และภาคเกษตรกรรม มีการใช้ไฟฟ้าลดลง

การใช้ไฟฟ้าภาคอุตสาหกรรม ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 การใช้ไฟฟ้าในกลุ่มอุตสาหกรรมที่สำคัญส่วนใหญ่เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการใช้ไฟฟ้าในภาคอุตสาหกรรมมีดังนี้ อุตสาหกรรมอาหารมีการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.1 จากการขยายตัวของการใช้จ่ายเพื่ออุปโภค-บริโภคของครัวเรือน ในหมวดอาหารที่ขยายตัวร้อยละ 2.1 อุตสาหกรรมพลาสติกมีการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.2 เนื่องจากความต้องการของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง นอกจากนี้ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์มีการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 28.7 เนื่องจากการขยายตัวของการส่งออกสินค้าในกลุ่มคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ อุตสาหกรรมยานยนต์มีการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.2 เป็นผลจากการฟื้นตัวเข้าสู่ภาวะปกติหลังจากเกิดเหตุการณ์ภัยพิบัติในประเทศญี่ปุ่น ในขณะที่อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้ามีการใช้ไฟฟ้าลดลงร้อยละ 0.8 เนื่องจาก

คำสั่งซื้อลดลงจากการก่อสร้างที่ลดลงในช่วงเกิดอุทกภัย และอุตสาหกรรมสิ่งทอมีการใช้ไฟฟ้าลดลงร้อยละ 1.0 เนื่องจากต้นทุนวัตถุดิบที่มีราคาสูงขึ้น โดยมีรายละเอียดการใช้ไฟฟ้าในกลุ่มอุตสาหกรรมที่สำคัญ ดังนี้

การใช้ไฟฟ้าในกลุ่มอุตสาหกรรมที่สำคัญ

หน่วย : กิกะวัตต์ชั่วโมง

ประเภท	2551	2552	2553	ม.ค.-ก.ย.		เปลี่ยนแปลง (%)		
				2553	2554	2552	2553	2554 (ม.ค.-ก.ย.)
1. อาหาร	7,598	7,974	8,241	6,066	6,620	5.0	3.3	9.1
2. เหล็กและเหล็กกล้า	5,370	4,384	5,151	3,900	3,869	-18.4	17.5	-0.8
3. สิ่งทอ	4,513	4,268	4,707	3,528	3,492	-5.4	10.3	-1.0
4. พลาสติก	3,699	3,603	4,155	3,109	3,207	-2.6	15.3	3.2
5. อิเล็กทรอนิกส์	4,532	4,203	4,125	3,130	4,027	-7.3	-1.9	28.7
6. ซีเมนต์	4,214	3,766	3,785	2,857	2,903	-10.6	0.5	1.6
7. ยานยนต์	2,913	2,472	3,396	2,541	2,724	-15.1	37.4	7.2
8. เคมีภัณฑ์	2,777	2,607	2,849	2,099	1,876	-6.1	9.3	-10.6
9. ยางและผลิตภัณฑ์ยาง	2,516	2,423	2,657	2,010	2,092	-3.7	9.6	4.1
10. การผลิตน้ำแข็ง	2,201	2,342	2,575	2,005	1,849	6.4	9.9	-7.8

การใช้ไฟฟ้าภาคธุรกิจ ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 การใช้ไฟฟ้าในกลุ่มธุรกิจที่สำคัญส่วนใหญ่เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยห้างสรรพสินค้า ธุรกิจขายปลีกและขายส่งมีความต้องการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สืบเนื่องจากการขยายตัวของการใช้จ่ายเพื่อการอุปโภค-บริโภคของครัวเรือนที่ขยายตัวร้อยละ 2.4 ในส่วนของธุรกิจโรงแรมมีการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 ตามจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่ขยายตัว

ร้อยละ 25.7 นอกจากนี้ ธุรกิจอพาร์ทเมนต์และเกสต์เฮาส์ รวมทั้งธุรกิจสังหาริมทรัพย์มีการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น เนื่องจากการขยายตัวของการให้เช่าที่อยู่อาศัยที่ขยายตัวร้อยละ 2.4 และบริการด้านอสังหาริมทรัพย์ที่ขยายตัวร้อยละ 11.8 ในขณะที่โรงพยาบาลและธุรกิจก่อสร้างมีการใช้ไฟฟ้าลดลงเนื่องจากอุทกภัยที่เกิดขึ้นในหลายพื้นที่ โดยมีรายละเอียดการใช้ไฟฟ้าในกลุ่มธุรกิจที่สำคัญ ดังนี้

การใช้ไฟฟ้าในกลุ่มธุรกิจที่สำคัญ

หน่วย : กิกะวัตต์ชั่วโมง

ประเภท	2551	2552	2553	ม.ค.-ก.ย.		เปลี่ยนแปลง (%)		
				2553	2554	2552	2553	2554 (ม.ค.-ก.ย.)
1. ห้างสรรพสินค้า	3,769	3,889	3,999	3,009	3,152	3.2	2.8	4.7
2. ขายปลีก	3,330	3,385	3,652	2,776	2,871	1.7	7.9	3.4
3. อพาร์ทเมนต์และเกสต์เฮาส์	2,418	2,554	2,864	2,200	2,210	5.6	12.1	0.5
4. โรงแรมทั่วไป	2,211	2,367	2,628	2,003	2,055	7.1	11.0	2.6
5. อสังหาริมทรัพย์	2,215	2,257	2,456	1,867	1,875	1.9	8.8	0.5
6. โรงพยาบาลทั่วไป	1,640	1,721	1,891	1,461	1,422	5.0	9.8	-2.7
7. ขายส่ง	1,545	1,517	1,740	1,302	1,401	-1.8	14.7	7.6
8. ก่อสร้าง	1,145	909	920	701	699	-20.6	1.2	-0.3
9. สถาบันการเงิน	870	884	914	694	668	1.6	3.5	-3.8
10. ภัตตาคาร	501	493	487	374	353	-1.5	-1.2	-5.6

ค่าเอฟที ในช่วงเดือนกันยายน-ธันวาคม 2554 อยู่ที่อัตรา -6.00 สตางค์ต่อหน่วย ซึ่งสืบเนื่องมาจากการปรับโครงสร้างอัตราค่าไฟฟ้าใหม่ โดยให้นำค่าเอฟทีในงวดเดือน พฤษภาคม-สิงหาคม 2554 จำนวน 95.81 สตางค์ต่อหน่วยไปรวมในโครงสร้างอัตราค่าไฟฟ้าขายปลีกที่ใช้มาตั้งแต่เดือนตุลาคม 2548 และให้ประกาศใช้อัตราค่าไฟฟ้าใหม่ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2554 ส่วนค่าเอฟทีที่ติดลบเนื่องจากการนำเงินที่เรียกคืนจากการลงทุนที่ต่ำกว่าแผนของ

การไฟฟ้าทั้งสามแห่ง ประกอบด้วย การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) และการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ระหว่างปี 2551-2553 มาลดค่าเอฟทีให้แก่ผู้ใช้ไฟฟ้าทุกรายจำนวน 6 สตางค์ต่อหน่วย เป็นเวลา 6 เดือน นับจากเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2554 เพื่อลดภาระการจ่ายค่าไฟฟ้าแก่ประชาชนและภาคอุตสาหกรรมที่ใช้ไฟฟ้าเกิน 90 หน่วยต่อเดือน

11. รายได้สรรพสามิตและฐานกองทุนน้ำมัน

รายได้สรรพสามิต จากน้ำมันสำเร็จรูปในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 มีจำนวน 78,335 ล้านบาท

ฐานกองทุนน้ำมัน ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2554 ฐานกองทุนน้ำมันเท่ากับติดลบ 317 ล้านบาท

รายได้สรรพสามิต และฐานกองทุนน้ำมัน

หน่วย : ล้านบาท

ณ สิ้นปี	ภาษีสรรพสามิต	ฐานกองทุนน้ำมัน	รายรับ (รายจ่าย)
2548	77,021	-76,815	-26,588
2549	74,102	-41,411	35,404
2550	76,962	0	41,411
2551	54,083	11,069	11,069
2552	123,445	21,294	10,225
2553	153,561	27,441	6,147
2554 (ม.ค.-ก.ย.)	78,335	-317	-27,758
มกราคม	12,514	25,183	-2,258
กุมภาพันธ์	14,068	21,684	-3,499
มีนาคม	13,536	14,258	-7,426
เมษายน	13,246	1,003	-13,255
พฤษภาคม	4,915	550	-453
มิถุนายน	5,122	-1,253	-1,803
กรกฎาคม	4,861	-524	729
สิงหาคม	5,322	1,317	1,841
กันยายน	4,751	-317	-1,634

สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

1. ราคาน้ำมันดิบ

กันยายน 2554 ราคาน้ำมันดิบดูไบ เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ \$106.30 ต่อบาร์เรล ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนที่แล้ว \$1.29 ต่อบาร์เรล จาก Oil Movements คาดการณ์ปริมาณการส่งออกน้ำมันดิบจากกลุ่มประเทศผู้ผลิตโอเปก เฉลี่ย 4 สัปดาห์สิ้นสุดวันที่ 1 ตุลาคม 2554 เพิ่มขึ้น 60,000 บาร์เรลต่อวัน มาอยู่ที่ 22.74 ล้านบาร์เรลต่อวัน ประกอบกับอาเซอร์ไบจานผลิตน้ำมันดิบปี 2554 อยู่ที่ 312.8 ล้านบาร์เรล ซึ่งน้อยกว่าที่คาดการณ์ไว้ที่ 350.2 ล้านบาร์เรล และเป็นระดับที่ต่ำกว่าปี 2553 ที่ 345.6 ล้านบาร์เรล ขณะที่โรงกลั่น Pulau Bukom (500,000 บาร์เรลต่อวัน) ของเชลล์สิงคโปร์ต้องหยุดดำเนินการและงดรับเรือขนส่งน้ำมันเข้าเทียบท่าขนส่งหลังเกิดเหตุเพลิงไหม้ตามมาตรการรักษาความปลอดภัยแม้ว่าล่าสุดสามารถยุติเหตุเพลิงไหม้ได้ ส่วนน้ำมันดิบเวสต์เท็กซัส เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ \$85.55 ต่อบาร์เรล ปรับตัวลดลงจากเดือนที่แล้ว \$0.73 ต่อบาร์เรล จากความกังวลต่อภาวะเศรษฐกิจในสหรัฐอเมริกาและยุโรป โดยนักลงทุนเทขายทั้งในตลาดหุ้นและตลาดสินค้าโภคภัณฑ์ทั่วโลก อีกทั้ง Energy Information Administration (EIA) ของสหรัฐอเมริการายงานปริมาณสำรองน้ำมันเชิงพาณิชย์สัปดาห์สิ้นสุดวันที่ 23 กันยายน 2554 เพิ่มขึ้นทุกชนิด โดยน้ำมันดิบเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ก่อน 1.92 ล้านบาร์เรล อยู่ที่ 340.96 ล้านบาร์เรล Distillates เพิ่มขึ้น 0.07 ล้านบาร์เรล อยู่ที่ 157.68 ล้านบาร์เรล และเบนซินเพิ่มขึ้น 0.79 ล้านบาร์เรล อยู่ที่ 214.87 ล้านบาร์เรล

ตุลาคม 2554 ราคาน้ำมันดิบดูไบ เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ \$103.95 ต่อบาร์เรล ปรับตัวลดลงจากเดือนที่แล้ว \$2.35 ต่อบาร์เรล จากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงน้ำมันของคูเวต Mr. Mohammad al-Busairi รายงานปริมาณการผลิตน้ำมันในเดือนตุลาคม 2554 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.05 อยู่ที่ 2.9 ล้านบาร์เรลต่อวัน ประกอบกับ Bloomberg News Survey รายงานยอดผลิตน้ำมันดิบในประเทศกลุ่มโอเปก เดือนตุลาคม 2554 เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.4 อยู่ที่ระดับ 30.1 ล้านบาร์เรลต่อวัน ซึ่งนับเป็นระดับที่สูงที่สุดตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2551 เนื่องจากผลผลิตจากประเทศลิเบียและแองโกลาเพิ่มขึ้น ขณะที่ National Oil Company (NOC) ของลิเบียรายงานกำลังการผลิตน้ำมันดิบ

ปัจจุบันเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ระดับ 567,000 บาร์เรลต่อวัน และบริษัทเชลล์ไนจีเรียยกเลิก Force majeure การส่งออกน้ำมันดิบ Forcados และกลับมาดำเนินการส่งออกภายหลังการซ่อมแซมระบบท่อขนส่งน้ำมันแล้วเสร็จ โดยมีแผนส่งออกน้ำมัน Forcados ในเดือนพฤศจิกายน 2554 ที่ระดับ 190,000 บาร์เรลต่อวัน ส่วนน้ำมันดิบเวสต์เท็กซัส เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ \$86.45 ต่อบาร์เรล ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนที่แล้ว \$0.90 ต่อบาร์เรล จากนาย Ben S. Bernanke ประธานธนาคารกลางสหรัฐอเมริกา กล่าวว่า เศรษฐกิจสหรัฐอเมริกาในช่วงไตรมาสที่ 3 ปี 2554 ปรับตัวดีขึ้นที่ระดับร้อยละ 2.5 และความเสี่ยงที่เศรษฐกิจสหรัฐอเมริกาจะกลับเข้าสู่ภาวะถดถอยยังคงอยู่ในระดับสูง ทั้งนี้ FED ยังคงใช้นโยบายเปลี่ยนการถือครองพันธบัตรจากระยะสั้นเป็นระยะยาว (Operation Twist) และคงอัตราดอกเบี้ยในระดับต่ำจนถึงกลางปี 2556 และประกาศพร้อมใช้นโยบายทางการเงินเพิ่มเติม อาทิ การซื้อหลักทรัพย์และหุ้นกู้ที่มีอสังหาริมทรัพย์ค้ำประกัน (Mortgage-backed bond)

พฤศจิกายน 2554ราคาน้ำมันดิบดูไบและเวสต์เท็กซัสเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ \$109.00 และ \$97.17 ต่อบาร์เรล ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนที่แล้ว \$5.05 และ \$10.72 ต่อบาร์เรล ตามลำดับจากนักลงทุนคลายความกังวลต่อสถานการณ์วิกฤตหนี้ยุโรป โดยอาจมีการอนุมัติกฎระเบียบเพื่อขยายศักยภาพในการปฏิบัติงานของกองทุนรักษาเสถียรภาพทางการเงินของยุโรป (European Financial Stability Facility : EFSF) หลังจากที่ผู้นำยุโรปเห็นพ้องกันในหลักการโดยรวมถึงการเข้าไปรับประกันบางส่วนให้แก่นักลงทุน อาจทำให้สามารถขยายมูลค่า EFSF จาก 4.4 แสนล้านยูโร ไปเป็นประมาณ 1 ล้านล้านยูโร ก่อปรกับท่าชนส่งน้ำมันหลัก 3 แห่งของเม็กซิโก ได้แก่ Dos Bocas, Cayo Arcas และ Coatzacoalcas ยังคงปิดดำเนินการชั่วคราวเนื่องจากสภาพอากาศแปรปรวน ทั้งนี้ในเดือนตุลาคม 2554 เม็กซิโกส่งออกน้ำมันดิบ 1.38 ล้านบาร์เรลต่อวัน และบริษัท Canadian Oil Sands ของแคนาดา แกล้งปิดฉุดเงินหน่วยผลิต Synthetic Crude ขนาด 100,000 บาร์เรลต่อวัน ของโรงงาน Syncrude Canada (350,000 บาร์เรลต่อวัน) ที่ Alberta ตอนเหนือ รวมทั้งบริษัท Statoil ของนอร์เวย์หยุดดำเนินการผลิตน้ำมันดิบและก๊าซในทะเลนอร์เวย์เนื่องจากพายุ Berit พาดผ่าน ซึ่งแท่นขุดดิ่งกล่าวผลิตน้ำมันที่ระดับ 130,000 บาร์เรลต่อวัน นอกจากนี้ ท่าเรือทางตอนใต้เมือง Basrah ของอิรักถูกลอบวางระเบิด

2. ราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดสิงคโปร์

กันยายน 2554 ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 92 เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ \$124.36 และ \$122.06 ต่อบาร์เรล ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนที่แล้ว \$1.52 และ \$2.31 ต่อบาร์เรล ตามลำดับ จากอิหร่านนำเข้าน้ำมันเบนซิน จำนวน 4-5 เทียวดต่อเดือน จากภูมิภาคเอเชียผ่าน Traders เพื่อแลกเปลี่ยนน้ำมันเบนซินกับการขายน้ำมันดิบให้แก่จีนหลังโดนสหรัฐอเมริกาคว่ำบาตร ก่อปรกับ Petroleum Planning & Analysis Cell (PPAC) ของอินเดียรายงานความต้องการน้ำมันเบนซินเดือนสิงหาคม 2554 ในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 อยู่ที่ระดับ 10.37 ล้านบาร์เรล ส่วนน้ำมันดีเซล เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ \$122.71 ต่อบาร์เรล ปรับตัวลดลงจากเดือนที่แล้ว \$0.28 ต่อบาร์เรล จากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ย่ำแย่อาจส่งผลในอุปสงค์น้ำมันดีเซลปรับตัวลดลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงไตรมาสที่ 4 อีกทั้งปัญหาหนี้ของทางยุโรปส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ของน้ำมันดีเซลฝั่งยุโรปปรับตัวลดลง ถึงแม้จะอยู่ในช่วงฤดูหนาวก็ตาม ขณะที่ International Enterprise Singapore (IES) รายงานปริมาณสำรอง Middle Distillates เชิงพาณิชย์ของสิงคโปร์ สัปดาห์สิ้นสุดวันที่ 28 กันยายน 2554 เพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ก่อน 0.56 ล้านบาร์เรล อยู่ที่ระดับ 14.14 ล้านบาร์เรล

ตุลาคม 2554 ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 92 และน้ำมันดีเซล เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ \$121.93 \$119.90 และ \$121.31 ต่อบาร์เรล ปรับตัวลดลงจากเดือนที่แล้ว \$2.43 \$2.16 และ \$1.40 ต่อบาร์เรล ตามลำดับ จากปริมาณสำรองเชิงพาณิชย์ของยุโรป บริเวณ Amsterdam-Rotterdam-Antwerp (ARA) สัปดาห์สิ้นสุดวันที่ 27 ตุลาคม 2554 เพิ่มขึ้น 0.7 ล้านบาร์เรล หรือร้อยละ 14.1 อยู่ที่ 5.6 ล้านบาร์เรล ขณะที่ Ministry of Economy, Trade and Industry (METI) ของญี่ปุ่นรายงานปริมาณนำเข้าในเดือนกันยายน 2554 อยู่ที่ 66,500 บาร์เรลต่อวัน ลดลงร้อยละ 33.9 และปริมาณส่งออกอยู่ที่ 15,300 บาร์เรลต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 50.5 อีกทั้ง Platts รายงานอุปสงค์ของเวียดนามลดลง และมีปริมาณสำรองอยู่ในระดับสูงเป็นผลจากสถานการณ์น้ำท่วมในประเทศ รวมทั้ง IES รายงานปริมาณสำรอง Light Distillates ปรับตัวเพิ่มขึ้นสูงสุดในรอบ 6 เดือน จากความต้องการใช้ในภูมิภาคปรับตัวลดลง อย่างไรก็ตาม ตลาดคาดว่าอาจมีอุปสงค์น้ำมันเบนซินเพิ่มขึ้นหลังเข้าสู่ช่วงปิดเทอมเพื่อใช้ในการท่องเที่ยว

พฤศจิกายน 2554 ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 92 เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ \$112.86 และ \$111.17 ต่อบาร์เรล ปรับตัวลดลงจากเดือนที่แล้ว \$9.07 และ \$8.73 ต่อบาร์เรล ตามลำดับ จากอินโดนีเซียมีแผนนำเข้าในเดือนธันวาคม 2554 อยู่ที่ 7.5-8 ล้านบาร์เรล ต่ำกว่าเดือนก่อนซึ่งอยู่ที่ระดับ 9 ล้านบาร์เรล ขณะที่อุปทานในภูมิภาคเอเชียอยู่ในระดับสูงโดยเฉพาะอินเดียและเกาหลีใต้ รวมทั้ง Petroleum Association of Japan (PAJ) รายงานปริมาณสำรองน้ำมันเบนซินเชิงพาณิชย์ของญี่ปุ่นสัปดาห์สิ้นสุดวันที่ 19 พฤศจิกายน 2554 เพิ่มขึ้น 200,000 บาร์เรลต่อวัน (W-O-W) หรือร้อยละ 0.1 อยู่ที่ 12.7 ล้านบาร์เรล ส่วนน้ำมันดีเซล เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ \$127.94 ต่อบาร์เรล ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนที่แล้ว \$6.63 ต่อบาร์เรล จาก The General Administration of Customs ของจีนรายงานปริมาณส่งออกน้ำมันดีเซลในเดือนตุลาคม 2554 ลดลงร้อยละ 63 อยู่ที่ 967,000 บาร์เรล และโรงกลั่น Formosa (540,000 บาร์เรลต่อวัน) ของไต้หวันมีแผนลดอัตราการกลั่นในเดือนธันวาคม 2554 ที่ระดับ 320,000 บาร์เรลต่อวัน (-130,000 บาร์เรลต่อวัน M-O-M) เนื่องจากการปิดซ่อมบำรุงหน่วย RFCC และ VDU

3. ราคาขายปลีก

กันยายน 2554 ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน 95 แก๊สโซฮอล์ 95 E10 และดีเซลหมุนเร็ว ปรับตัวเพิ่มขึ้น 0.60 0.50 และ 0.50 บาทต่อลิตร ตามลำดับ ส่วนน้ำมันเบนซิน 91 แก๊สโซฮอล์ 95 E10, E85 แก๊สโซฮอล์ 91 ไม่มีการปรับราคาขายปลีก ทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 แก๊สโซฮอล์ 95 E10, E20, E85 แก๊สโซฮอล์ 91 และดีเซลหมุนเร็ว ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 อยู่ที่ระดับ 39.32 35.37 35.37 31.34 21.32 32.34 และ 27.49 บาทต่อลิตร ตามลำดับ

ตุลาคม 2554 ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน 95, 91 แก๊สโซฮอล์ 95 E10, E20 แก๊สโซฮอล์ 91 ปรับตัวเพิ่มขึ้น 1.00 บาทต่อลิตร ส่วนแก๊สโซฮอล์ 95 E85 และดีเซลหมุนเร็ว ปรับเพิ่มขึ้น 0.60 และ 0.50 บาทต่อลิตร ตามลำดับ โดยราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 แก๊สโซฮอล์ 95 E10, E20, E85 แก๊สโซฮอล์ 91 และดีเซลหมุนเร็ว ณ วันที่

31 ตุลาคม 2554 อยู่ที่ระดับ 40.32 36.37 36.37 32.34 21.92 33.34 และ 27.99 บาทต่อลิตร ตามลำดับ

พฤศจิกายน 2554 ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน 95, 91, E20, E85 แก๊สโซฮอล์ 91 ปรับตัวลดลง 1.30 1.80 1.80 1.20 1.80 บาทต่อลิตร ตามลำดับ และแก๊สโซฮอล์ 95 E10 ปรับตัวลดลง 3.08 บาทต่อลิตร จากคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) ในวันที่ 3 พฤศจิกายน 2554 มีมติปรับลดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 E10 ลดลง 1.20 บาทต่อลิตร ส่วนดีเซลหมุนเร็ว ปรับเพิ่มขึ้น 1.50 บาทต่อลิตร ทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 แก๊สโซฮอล์ 95 E10, E20, E85 แก๊สโซฮอล์ 91 และดีเซลหมุนเร็ว ณ วันที่ 30 พฤศจิกายน 2554 อยู่ที่ระดับ 39.02 34.57 33.29 30.54 20.72 31.54 และ 29.49 บาทต่อลิตร ตามลำดับ

ราคาเฉลี่ยน้ำมันเชื้อเพลิง

	2552	2553	2554	2554			
	(เฉลี่ย)	(เฉลี่ย)	(เฉลี่ย)	สิงหาคม	กันยายน	ตุลาคม	พฤศจิกายน
น้ำมันดิบ (หน่วย : เหรียญสหรัฐ/บาร์เรล)							
ดูไบ	61.91	78.10	106.30	105.02	106.30	103.95	109.00
เบรนท์	62.05	79.89	111.53	110.32	112.03	109.32	110.76
เวสต์เท็กซัส	61.92	79.49	94.76	86.28	85.55	86.45	97.17
น้ำมันสำเร็จรูปตลาดจรสิงคโปร์ (หน่วย : เหรียญสหรัฐ/บาร์เรล)							
เบนซินออกเทน 95	70.38	88.40	120.35	122.85	124.36	121.93	112.86
เบนซินออกเทน 92	68.18	86.23	117.98	119.75	122.06	119.90	111.17
ดีเซลหมุนเร็ว	69.13	89.56	124.71	122.99	122.71	121.31	127.94
ราคาขายปลีกของไทย (หน่วย : บาท/ลิตร)							
	2552	2553	2554	2554			
	(เฉลี่ย)	(เฉลี่ย)	(เฉลี่ย)	31 ส.ค.	30 ก.ย.	31 ต.ค.	30 พ.ย.
เบนซินออกเทน 95	37.97	41.15	45.02	39.92	39.32	40.32	39.02
เบนซินออกเทน 91	31.36	36.08	40.15	35.37	35.37	36.37	34.57
แก๊สโซฮอล์ 95 E10	27.52	32.34	36.72	35.37	35.37	36.37	33.29
แก๊สโซฮอล์ 91	26.72	30.84	34.15	32.34	32.34	33.34	31.54
แก๊สโซฮอล์ 95 E20	25.41	29.95	33.14	30.84	31.34	32.34	30.54
แก๊สโซฮอล์ 95 E85	18.99	19.21	21.84	21.32	21.32	21.92	20.72
ดีเซลหมุนเร็ว	24.80	28.68	29.46	26.99	27.49	27.99	29.49

ราคาเฉลี่ยน้ำมันเชื้อเพลิง (ต่อ)

ค่าการตลาดของผู้ค้าน้ำมัน (หน่วย : บาท/ลิตร)							
	2552	2553	2554	2554			
	(เฉลี่ย)	(เฉลี่ย)	(เฉลี่ย)	สิงหาคม	กันยายน	ตุลาคม	พฤศจิกายน
เบนซินออกเทน 95	5.55	4.89	5.39	5.55	5.37	5.43	6.40
เบนซินออกเทน 91	1.62	1.50	1.83	1.68	2.08	2.05	2.96
แก๊สโซฮอล์ 95 E10	1.58	1.52	1.40	1.51	0.98	0.79	1.84
แก๊สโซฮอล์ 91	1.81	1.75	1.57	1.70	1.12	0.94	2.02
แก๊สโซฮอล์ 95 E20	2.32	2.62	2.38	2.13	2.01	1.88	3.07
แก๊สโซฮอล์ 95 E85	4.77	5.06	8.08	9.00	9.21	8.10	10.42
ดีเซลหมุนเร็ว	1.49	1.51	1.22	1.28	1.46	1.45	1.10
เฉลี่ยรวม	1.65	1.56	1.34	1.39	1.47	1.43	1.44
ค่าการกลั่นของผู้ค้าน้ำมัน (หน่วย : บาท/ลิตร)							
	2552	2553	2554	2554			
	(เฉลี่ย)	(เฉลี่ย)	(เฉลี่ย)	สิงหาคม	กันยายน	ตุลาคม	พฤศจิกายน
เฉลี่ยรวม	0.8563	1.1234	1.5801	1.8190	1.4922	1.6112	1.3917
อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (หน่วย : บาท/ลิตร)							
	30 มิ.ย. 54	31 ก.ค. 54	31 ส.ค. 54	30 ก.ย. 54	31 ต.ค. 54	30 พ.ย. 54	
เบนซินออกเทน 95	7.50	7.50	0.00	0.00	0.00	0.00	
เบนซินออกเทน 91	6.70	6.70	0.00	0.00	0.00	0.00	
แก๊สโซฮอล์ 95 E10	2.40	2.40	1.40	1.40	1.40	0.20	
แก๊สโซฮอล์ 91	0.10	0.10	-1.40	-1.40	-1.40	-1.40	
แก๊สโซฮอล์ 95 E20	-1.30	-1.30	-2.80	-2.80	-2.80	-2.80	
แก๊สโซฮอล์ 95 E85	-13.50	-13.50	-13.50	-13.50	-13.50	-13.50	
ดีเซลหมุนเร็ว	2.40	1.30	0.00	0.00	0.00	0.00	
LPG (บาท/กก.)	1.1893	1.0994	1.2443	1.3099	1.1316	0.9755	

โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ณ วันที่ 30 พฤศจิกายน 2554

หน่วย : บาท/ลิตร

	เบนซิน 95	เบนซิน 91	แก๊สโซฮอล์ 95 E10	แก๊สโซฮอล์ 91	แก๊สโซฮอล์ 95 E20	แก๊สโซฮอล์ 95 E85	ดีเซลหมุนเร็ว
ราคาน้ำมัน ณ โรงกลั่น	22.1316	21.6916	22.2256	22.0077	22.2324	21.4162	25.3254
ภาษีสรรพสามิต	7.0000	7.0000	6.3000	6.3000	5.6000	1.0500	0.0050
ภาษีเทศบาล	0.7000	0.7000	0.6300	0.6300	0.5600	0.1050	0.0005
กองทุนน้ำมันฯ	0.000	0.0000	0.2000	-1.4000	-2.8000	-13.5000	0.0000
กองทุนอนุรักษ์พลังงาน	0.2500	0.2500	0.2500	0.2500	0.2500	0.2500	0.2500
ภาษีมูลค่าเพิ่ม (ขายส่ง)	2.1057	2.0749	2.0724	1.9451	1.8090	0.6525	1.7907
รวมขายส่ง	32.1873	31.7165	31.6779	29.7328	27.6514	9.9737	27.3716
ค่าการตลาด	6.3857	2.6668	1.5066	1.6890	2.3996	10.0432	1.9798
ภาษีมูลค่าเพิ่ม (ขายปลีก)	0.4470	0.1867	0.1055	0.1182	0.1890	0.7030	0.1386
รวมขายปลีก	39.02	34.57	33.29	31.54	30.54	20.72	29.49

4. สถานการณ์ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG)

กันยายน 2554 ราคาก๊าซ LPG ในตลาดโลกปรับตัวลดลง 35 เหรียญสหรัฐต่อดัน มาอยู่ที่ระดับ 820 เหรียญสหรัฐต่อดัน จากข่าว Vietnam's PV ตั้งเป้ายอดจำหน่ายในปี 2011-2015 ให้ได้ 47.5 พันล้านตัน หรือเฉลี่ย 9.5 พันล้านตันต่อปี และโปแลนด์นำเข้าก๊าซ LPG จำนวน 120,000 ตัน เพื่อใช้ในรถไฟในเดือนสิงหาคม 2554 รวมทั้งโรงกลั่น Formosa ในรัฐเท็กซัสซึ่งมีกำลังการผลิต 1.8 พันล้านบาร์เรลต่อปี ปิดซ่อมบำรุง 40 วัน ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน-10 ตุลาคม 2554

ตุลาคม 2554 ราคาก๊าซ LPG ในตลาดโลกปรับตัวลดลง 53 เหรียญสหรัฐต่อดัน มาอยู่ที่ระดับ 767 เหรียญสหรัฐต่อดัน จากข่าวประเทศไทยทบทวนโครงสร้างราคา LPG โดยลดการชดเชยก๊าซ LPG และทยอยปรับราคาขายปลีกก๊าซ LPG ในภาคขนส่งเดือนละ 0.75 บาทต่อกิโลกรัม จนสะท้อนต้นทุนโรงกลั่นน้ำมัน โดยยังคงตรึงราคาขายปลีกครัวเรือน อีกทั้งเรียกเก็บเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันของภาคปิโตรเคมี 1 บาทต่อกิโลกรัม นอกจากนี้ Saigon Petro ของเวียดนามมีแผนส่งเสริมให้มีการส่งออกก๊าซ LPG ในรูป Pressurized ไปยังประเทศกัมพูชา และ ExxonMobil ออสเตรเลียมีแผนปิดซ่อมบำรุง 6 สัปดาห์ ตั้งแต่เดือนตุลาคมถึงเดือนพฤศจิกายน 2554

พฤศจิกายน 2554 ราคาก๊าซ LPG ปรับตัวเพิ่มขึ้น 7 เหรียญสหรัฐต่อดัน มาอยู่ที่ระดับ 774 เหรียญสหรัฐต่อดัน จากแอลจีเรียกำหนดราคาโพรเพน เดือนพฤศจิกายน เพิ่มขึ้น 5 เหรียญสหรัฐต่อดัน และปรับราคาบิวเทนลดลง 35 เหรียญสหรัฐต่อดัน และบังกลาเทศได้สำรองก๊าซเพิ่มขึ้นจากปี 2003 ประมาณ 38% รวมทั้งลิเบียได้มีการนำเข้าก๊าซ LPG อย่างต่อเนื่อง อีกทั้ง Qatar Petroleum และ ExxonMobil เริ่มดำเนินการโครงการ Barzan Gas มูลค่า 10.3 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งสามารถผลิตแก๊สธรรมชาติในระยะแรกได้ 700,000 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน

สถานการณ์ราคา LPG ในประเทศ รัฐได้กำหนดราคาก๊าซ LPG ณ โรงกลั่น ที่ระดับ 10.3238 บาทต่อกิโลกรัม และกำหนดราคาขายส่ง ณ คลัง ที่ระดับ 13.6863 บาทต่อกิโลกรัม ส่งผลให้ราคาขายปลีก ณ กรุงเทพฯ อยู่ในระดับ 18.13 บาทต่อกิโลกรัม

สถานการณ์การนำเข้าก๊าซ LPG ตั้งแต่เดือนเมษายน 2551-พฤศจิกายน 2554 ได้มีการนำเข้ารวมทั้งสิ้น 4,110,176 ตัน คิดเป็นภาระชดเชย 61,018 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

ภาระเงินชดเชยการนำเข้าก๊าซ LPG เดือนเมษายน 2551-พฤศจิกายน 2554			
เดือน	ปริมาณนำเข้า (ตัน)	อัตราเงินชดเชย (บาท/กก.)	เงินชดเชย (ล้านบาท)
รวม ปี 51	446,414	17.80	7,948
รวม ปี 52	745,302	9.25	6,896
รวม ปี 53	1,593,135	13.97	22,262
ม.ค. 54	114,085	19.52	2,227
ก.พ. 54	113,744	16.45	1,871
มี.ค. 54	90,906	18.26	1,660
เม.ย. 54	74,348	19.36	1,439
พ.ค. 54	115,579	21.71	2,509
มิ.ย. 54	171,079	19.15	3,282
ก.ค. 54	146,800	17.25	2,532
ส.ค. 54	159,619	17.78	2,838
ก.ย. 54	133,151	17.16	2,285
ต.ค. 54	116,443	15.65	1,822
พ.ย. 54	89,253	16.22	1,448
รวม ปี 54	1,325,325	18.04	23,913
รวมทั้งสิ้น	4,110,176	14.85	61,018

ภาระการชดเชยก๊าซ LPG ของโรงกลั่น ตั้งแต่วันที่ 14 มกราคม-พฤศจิกายน 2554 ได้มีการชดเชยก๊าซ LPG ที่จำหน่ายเป็นเชื้อเพลิงของโรงกลั่นน้ำมัน เป็นจำนวน 785 พันตัน รวมเป็นเงินประมาณ 9,500 ล้านบาท

ประมาณการภาระเงินชดเชยก๊าซ LPG ของโรงกลั่นน้ำมัน เดือนมกราคม-พฤศจิกายน 2554			
เดือน	ปริมาณผลิต เพื่อเป็นเชื้อเพลิง (ตัน)	อัตราเงินชดเชย (บาท/กก.)	เงินชดเชย (ล้านบาท)
14-31 ม.ค. 54	36,656	16.18	593
ก.พ. 54	66,125	11.28	746
มี.ค. 54	72,039	11.80	850
เม.ย. 54	79,623	12.71	1,012
พ.ค. 54	83,226	14.51	1,207
มิ.ย. 54	82,878	12.70	1,053
ก.ค. 54	78,535	11.60	911
ส.ค. 54	78,699	11.99	944
ก.ย. 54	68,278	11.11	759
ต.ค. 54	66,732	10.08	673
พ.ย. 54*	72,322	10.40	752
รวม ปี 54	785,113	12.10	9,500

หมายเหตุ : * ข้อมูลปริมาณการผลิตเป็นตัวเลขเบื้องต้น

5. สถานการณ์เอทานอลและไบโอดีเซล

5.1 การผลิตเอทานอล ผู้ประกอบการผลิตเอทานอล จำนวน 19 ราย กำลังการผลิตรวม 2.93 ล้านลิตรต่อวัน แต่มี รายงานการผลิตเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงเพียง 16 ราย มีปริมาณการผลิตประมาณ 1.38 ล้านลิตรต่อวัน โดยราคา เอทานอลแปลงสภาพเดือนกันยายน เดือนตุลาคม และเดือน พฤศจิกายน 2554 อยู่ที่ 25.08 24.29 และ 21.25 บาทต่อลิตร ตามลำดับ

5.2 การผลิตไบโอดีเซล ผู้ผลิตไบโอดีเซลที่ได้ คุณภาพตามประกาศของกรมธุรกิจพลังงาน จำนวน 12 ราย โดยมีกำลังการผลิตรวม 1.16 ล้านลิตรต่อวัน การผลิตอยู่ที่ ประมาณ 2.54 ล้านลิตรต่อวัน ราคาไบโอดีเซลในประเทศ เฉลี่ยเดือนกันยายน เดือนตุลาคม และเดือนพฤศจิกายน 2554 อยู่ที่ 36.93 31.35 และ 33.12 บาทต่อลิตร ตามลำดับ

6. ฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ฐานะกองทุนน้ำมันฯ ณ วันที่ 29 พฤศจิกายน 2554 มี เงินสดในบัญชี 6,724 ล้านบาท มีหนี้สินกองทุน 18,104 ล้านบาท แยกเป็นหนี้อยู่ระหว่างการเบิกจ่ายชดเชย 17,953 ล้านบาท และงบบริหารและโครงการซึ่งได้อนุมัติแล้ว 151 ล้านบาท ฐานะกองทุนน้ำมันฯ สุทธิ -11,380 ล้านบาท



ประมาณการฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (ณ วันที่ 29 พฤศจิกายน 2554)

หน่วย : ล้านบาท

เงินสดในบัญชี	6,724
- เงินฝาก ธ.ออมสิน (สลากออมสิน (อายุ 5 ปี) ตามมติ กบง.)	5,000
- เงินฝาก ธ.ก.ส. (โครงการส่งเสริมการปลูกปาล์ม (อายุ 10 ปี))	500
- เงินคงเหลือในบัญชี	1,224
หนี้สินกองทุน	-18,104
- หนี้อยู่ระหว่างการเบิกจ่ายเงินชดเชย	-17,953
หนี้ชดเชยก๊าซ LPG (ค่าขนส่งก๊าซในประเทศ)	-360
หนี้ชดเชยก๊าซ LPG กรณีนำเข้าจากต่างประเทศ ปี 2554 (ปตท.) (ชดเชย ม.ค.-2 พ.ย.54)	-4,347
หนี้ชดเชยการตรึงราคาก๊าซ NGV (มติ กบง. 4/53 ชดเชย ก.ย.53-ก.พ.54)*	-2,069
หนี้ชดเชยการตรึงราคาก๊าซ NGV (มติ กบง. 8/54 ชดเชย มี.ค.54-มิ.ย.54)*	-1,580
หนี้ชดเชยการตรึงราคาก๊าซ NGV (มติ กพช. 3/54 ชดเชย ก.ค.54-ก.ย.54)**	-1,258
หนี้ชดเชยการตรึงราคาก๊าซ NGV (มติ กพช. ณ 30 ก.ย.54 ชดเชย 1 ต.ค.-21 พ.ย.54)**	-782
หนี้เงินชดเชยน้ำมันดีเซล และแก๊สโซฮอล์	-1,234
หนี้เงินชดเชยการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงมาตรฐานยูโร 4	-437
หนี้เงินชดเชยก๊าซ LPG จากโรงกลั่นน้ำมัน (มติ กบง. 2/54 ชดเชย 14 ม.ค.54)	-1,822
หนี้เงินชดเชยส่วนลดราคาก๊าซธรรมชาติโรงไฟฟ้าชนอม	-286
หนี้เงินชดเชยจากการปรับลดราคาขายปลีก	-3,779
- งบบริหารและโครงการซึ่งได้อนุมัติแล้ว	-151
ฐานะกองทุนน้ำมันฯ	-11,380

หมายเหตุ : ยังไม่รวมหนี้เงินชดเชยค่าปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์รถแท็กซี่ (มติ กพช. 4/52) ประมาณ 130 ล้านบาท

* ชดเชยตามปริมาณของกรมธุรกิจพลังงาน โดยชดเชยกิโกรัมละ 2 บาท

** ชดเชยตามปริมาณของกรมธุรกิจพลังงานในเดือนกรกฎาคม-กันยายน 2554 และการประมาณการของ สนพ. โดยชดเชยกิโกรัมละ 2 บาท

*** ยอดชดเชยรวมประมาณ 3,800 ล้านบาท เบิกจ่ายไปแล้ว 21 ล้านบาท

ที่มา : สถาบันบริหารกองทุนพลังงาน (องค์การมหาชน)

การปรับโครงสร้าง ราคาพลังงาน

จากมติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2554 จะทำให้ราคาก๊าซ LPG ภาคขนส่งปรับขึ้น 0.75 บาทต่อกิโลกรัม ก๊าซ NGV ปรับขึ้น 0.50 บาทต่อกิโลกรัม ตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2555 เป็นต้นไป ในขณะที่ก๊าซ LPG ภาคครัวเรือนจะตรึงราคาต่อไปถึงสิ้นปี 2555 และสำหรับน้ำมันเบนซินและแก๊สโซฮอล์จะมีการทยอยปรับเพิ่มอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเดือนละ 1 บาทต่อลิตร และดีเซลปรับเพิ่มขึ้น 0.60 บาทต่อลิตร

ในปี 2554 (เดือนมกราคม-กันยายน) การจัดหา ก๊าซ LPG ในประเทศมาจากการผลิตในประเทศ 411 พันตันต่อเดือน (ร้อยละ 76) และจากการนำเข้า 123 พันตันต่อเดือน (ร้อยละ 24) สำหรับส่วนที่ผลิตในประเทศมาจาก โรงแยกก๊าซธรรมชาติ 280 พันตันต่อเดือน (ร้อยละ 67) และจากโรงกลั่นน้ำมัน 134 พันตันต่อเดือน (ร้อยละ 33) ส่วน

ความต้องการใช้หลักจะอยู่ในภาคครัวเรือน 219 พันตันต่อเดือน (ร้อยละ 40) ที่เหลืออยู่ในภาคขนส่ง 75 พันตันต่อเดือน (ร้อยละ 14) ภาคอุตสาหกรรม 64 พันตันต่อเดือน (ร้อยละ 12) และภาคปิโตรเคมี 186 พันตันต่อเดือน (ร้อยละ 34) โดยมีรายละเอียดดังนี้

การจัดหาและความต้องการใช้ก๊าซ LPG

หน่วย : พันตัน/เดือน

	2551	2552	2553	2554									
				ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	เฉลี่ย
รวมความต้องการใช้	372	398	456	538	483	556	539	554	546	563	568	551	543
• ครัวเรือน	177	186	203	219	199	221	214	217	217	226	238	228	219
• อุตสาหกรรม	55	49	65	65	62	72	60	68	67	61	58	57	64
• ขนส่ง	65	56	57	67	62	69	70	77	78	88	89	86	75
• ปิโตรเคมี	75	107	132	188	159	194	195	192	184	189	183	180	186
รวมการจัดหาในประเทศ	342	342	336	415	360	432	439	451	387	414	392	406	411
• การจัดหาจากโรงแยก	222	225	223	287	252	300	298	308	250	262	279	312	280
• การจัดหาจากโรงกลั่น	120	118	113	127	108	132	141	143	137	152	113	94	132
นำเข้า	38	63	133	114	114	90	74	115	171	147	159	109	123

สถานการณ์ราคา LPG

ปี 2553 ราคาก๊าซ LPG ตลาดโลกเคลื่อนไหวอยู่ที่ระดับ 583-921 เหรียญสหรัฐต่อดัน เนลียอยู่ที่ 711 เหรียญสหรัฐต่อดัน และเดือนตุลาคม เดือนพฤศจิกายน 2554 ราคาก๊าซ LPG ตลาดโลกอยู่ที่ระดับ 767 และ 774 เหรียญสหรัฐต่อดัน ตามลำดับ คาดว่าในปี 2555 ราคาก๊าซ LPG จะเคลื่อนไหวในระดับ 850-950 เหรียญสหรัฐต่อดัน

ภาระการชดเชยก๊าซ LPG

ภาระการชดเชยก๊าซ LPG จากการนำเข้า : จากการที่รัฐกำหนดราคา LPG ณ โรงกลั่นที่ระดับ 333 เหรียญสหรัฐต่อดัน ซึ่งอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าต้นทุนทำให้ความต้องการใช้ก๊าซ LPG เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ปริมาณการผลิตก๊าซ LPG ในประเทศไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้ จึงต้องมีการนำเข้าก๊าซ LPG จากต่างประเทศ โดยตั้งแต่เดือนเมษายน 2551-พฤศจิกายน 2554 มีการนำเข้าทั้งสิ้น 4,110 พันตัน ทำให้ต้องชดเชยราคาก๊าซ LPG จากการนำเข้าคิดเป็นเงินประมาณ 61,018 ล้านบาท

ภาระการชดเชยก๊าซ LPG จากโรงกลั่น : จากการที่รัฐได้แก้ไขปัญหาด้านการจัดหาก๊าซ LPG โดยเพิ่มแรงจูงใจให้โรงกลั่นน้ำมันนำก๊าซ LPG ที่จำหน่ายให้แก่อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และใช้ในกระบวนการกลั่น (Own Used) มาจำหน่ายเป็นเชื้อเพลิงให้แก่ประชาชนและเพิ่มการผลิตก๊าซ LPG ให้มากขึ้น ทำให้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีภาระชดเชยตั้งแต่วันที่ 14 มกราคม-ตุลาคม 2554 ประมาณ 8,715 ล้านบาท

สถานการณ์ก๊าซ NGV

- ณ สิ้นเดือนสิงหาคม 2554 ความก้าวหน้าการขยายบริการและการใช้ NGV ในภาคขนส่งมีปริมาณการจำหน่ายก๊าซ 6,895 ตันต่อวัน (หรือประมาณ 248 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน) และมีสถานีบริการ NGV จำนวน 453 สถานี แบ่งเป็นสถานีแม่ 19 สถานี สถานีลูก 434 สถานี ครอบคลุม 52 จังหวัด นอกจากนี้ มีจำนวนรถ NGV สะสม 283,431 คัน แบ่งเป็น รถเบนซิน 193,051 คัน รถดีเซล 38,699 คัน และรถ OEM 51,681 คัน

ณ สิ้นปี	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	ณ 31 ส.ค. 54
จำนวนสถานี (แห่ง)	28	43	102	166	303	391	428	434
จำนวนรถ NGV (คัน)	3,998	10,285	25,371	55,868	127,735	162,020	225,668	283,431
ปริมาณการใช้ NGV (ตันต่อวัน)	85	153	260	652	2,057	3,740	5,032	6,895

- ภาระการชดเชยราคาก๊าซ NGV คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) ได้มีการใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงชดเชยราคาก๊าซ NGV ในอัตรา 2 บาทต่อกิโลกรัม โดยตั้งแต่เดือนมีนาคม 2553-สิงหาคม 2554 กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีภาระเงินชดเชย NGV สะสมประมาณ 6,202 ล้านบาท

ฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ณ วันที่ 29 พฤศจิกายน 2554 มีเงินสดสุทธิ 6,724 ล้านบาท มีหนี้สินกองทุน 18,104 ล้านบาท แยกเป็นหนี้ค้างชำระเงินชดเชย 17,953 ล้านบาท และงบบริหารและโครงการซึ่งได้อนุมัติแล้ว 151 ล้านบาท ฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสุทธิติดลบ 11,380 ล้านบาท

การปรับโครงสร้างราคาพลังงาน

จากมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2554 เห็นชอบให้ตรึงราคาขายปลีกก๊าซ LPG ไปจนถึงสิ้นเดือนกันยายน 2554 เพื่อเตรียมความพร้อมการปรับโครงสร้างราคาก๊าซ LPG มิให้เกิดผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายของภาคครัวเรือนและต้นทุนผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ รวมทั้งลดภาระการชดเชยของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง กพข. เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2554 จึงมีมติให้ปรับราคาขายปลีกก๊าซ LPG ดังนี้

การปรับโครงสร้างราคาก๊าซ LPG

ภาคครัวเรือน : ขยายระยะเวลาการตรึงราคาขายปลีกก๊าซ LPG ภาคครัวเรือนต่อไปจนถึงสิ้นปี 2555

ภาคขนส่ง : ขยายระยะเวลาการตรึงราคาก๊าซ LPG ภาคขนส่งต่อไปจนถึงวันที่ 15 มกราคม 2555 เพื่อเตรียมจัดทำบัตรเครดิตพลังงาน และปรับเปลี่ยนรถแท็กซี่ LPG เป็น NGV โดยตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2555 เริ่มปรับขึ้นราคาขายปลีกเดือนละ 0.75 บาทต่อกิโลกรัม (0.41 บาทต่อลิตร) โดยปรับพร้อมกับการขึ้นราคา NGV 0.50 บาทต่อกิโลกรัม จนไปสู่ต้นทุนโรงกลั่นน้ำมัน

	2554			2555											
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
บาท/ลิตร	11.20	11.20	11.20	11.61	12.01	12.42	12.82	13.23	13.63	14.04	14.44	14.85	15.25	15.66	16.06
บาท/กก.	20.70	20.70	20.70	21.45	22.20	22.95	23.70	24.45	25.20	25.95	26.70	27.45	28.20	28.95	29.70

ภาคอุตสาหกรรมปิโตรเคมี : กำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับก๊าซที่ใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี กิโลกรัมละ 1 บาท ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2555 เป็นต้นไป เพื่อเป็นการลดภาระกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจากการขุดเจาะการนำเข้าก๊าซ LPG จากต่างประเทศ ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการใช้ก๊าซในภาคอุตสาหกรรมปิโตรเคมีที่มีการขยายตัวสูงขึ้นอย่างมาก

การปรับราคาขายปลีกก๊าซ NGV

ปัจจุบันรัฐได้ตรึงราคาขายปลีก NGV ที่ระดับ 8.50 บาทต่อกิโลกรัม จนถึงสิ้นเดือนกันยายน 2554 ซึ่งต่ำกว่าต้นทุน ณ ระดับราคาประมาณ 15.50 บาทต่อกิโลกรัม เป็นผลทำให้ผู้ประกอบการประสบปัญหาขาดทุน ประกอบกับปริมาณการจำหน่าย NGV ที่ขยายตัวสูงขึ้น เนื่องจากผู้ใช้รถได้หันมาใช้รถ NGV เพิ่มมากขึ้น การขาดทุนสะสมดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการในการขยายสถานีบริการและการส่งเสริมการใช้ NGV ดังนั้น เพื่อให้มีการขยายสถานีบริการอย่างต่อเนื่องและครอบคลุมพื้นที่ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ รวมทั้งสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการบริการอย่างเพียงพอ กพข.จึงมีมติปรับราคาขายปลีก NGV เพื่อให้สะท้อนต้นทุน โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) ขยายระยะเวลาตรึงราคาขายปลีก NGV ในระดับราคา 8.50 บาทต่อกิโลกรัม และคงอัตราเงินชดเชยในอัตรา 2 บาทต่อกิโลกรัมต่อไป ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2554 จนถึงวันที่ 15 มกราคม 2555 เพื่อเตรียมความพร้อมเรื่องบัตรเครดิตพลังงาน และการปรับเปลี่ยนรถแท็กซี่ LPG เป็น NGV

(2) ทயอยปรับขึ้นราคาขายปลีก NGV เดือนละ 0.50 บาทต่อกิโลกรัม ตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2555 จนถึงเดือนธันวาคม 2555 เพื่อให้ไม่กระทบต่อผู้ใช้ NGV มากเกินไป

(3) ทายอยปรับลดอัตราเงินชดเชยลงเดือนละ 0.50 บาทต่อกิโลกรัม จำนวน 4 ครั้ง ตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2555-เดือนเมษายน 2555

(4) เพื่อบรรเทาผลกระทบจากแนวทางการปรับขึ้นราคาก๊าซ NGV สำหรับกลุ่มรถโดยสารสาธารณะ จึงมอบให้ กบง.รับไปพิจารณาหาแนวทางการช่วยเหลือกลุ่มดังกล่าวต่อไป

การปรับราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

จากมติ ครม. เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2554 รับทราบมติ กพข. เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2554 เห็นชอบชะลอการเรียกเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจากน้ำมันเบนซิน 95 น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันดีเซล เป็นการชั่วคราว และเมื่อรัฐบาลได้เพิ่มรายได้ให้ประชาชนทุกภาคแล้ว และเพื่อลดภาระของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง กพข.จึงมีมติปรับราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนี้

(1) ทายอยปรับเพิ่มอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงของน้ำมันเบนซินและแก๊สโซฮอล์ เดือนละ 1 บาทต่อลิตร ตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2555 เป็นต้นไป โดยมอบให้ กบง.พิจารณาระยะเวลาการส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงตามความเหมาะสม

(2) ปรับเพิ่มอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงของดีเซลหมุนเร็ว อัตรา 0.60 บาทต่อลิตร ตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2555 เป็นต้นไป โดยมอบให้ กบง.พิจารณาระยะเวลาการส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงตามความเหมาะสม

การปรับปรุงหลักเกณฑ์ การคำนวณราคาเอทานอลอ้างอิง

1. มติ กบง. ในการประชุมเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2554 ที่ประชุมได้มีการพิจารณาการปรับปรุงหลักเกณฑ์การคำนวณราคาอ้างอิงเอทานอล และได้มีมติเห็นชอบให้ขยายระยะเวลาการใช้หลักเกณฑ์การคำนวณราคาเอทานอลอ้างอิงจากต้นทุนการผลิต (Cost Plus) เช่นเดิมต่อไปอีก 3 เดือน จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2554 โดยมีหลักเกณฑ์การคำนวณราคาเอทานอลอ้างอิงเดิม ดังนี้

$$\text{โดยที่ } P_{Eth} = \frac{(P_{Mol} \times Q_{Mol}) + (P_{Cas} \times Q_{Cas})}{Q_{Total}}$$

P_{Eth} คือ ราคาเอทานอลอ้างอิง (บาท/ลิตร) ประกาศราคาเป็นรายเดือนทุกเดือน

P_{Mol} คือ ราคาเอทานอลที่ผลิตจากกากน้ำตาล (บาท/ลิตร)

P_{Cas} คือ ราคาเอทานอลที่ผลิตจากมันสำปะหลัง (บาท/ลิตร)

Q_{Mol} คือ ปริมาณการผลิตจากกากน้ำตาล (ล้านลิตร/วัน) ใช้ปริมาณการผลิตย้อนหลัง 1 เดือน เช่น ใช้ปริมาณการผลิตเดือนที่ 3 นำไปคำนวณราคาในเดือนที่ 5

Q_{Cas} คือ ปริมาณการผลิตจากมันสำปะหลัง (ล้านลิตร/วัน) ใช้ปริมาณการผลิตย้อนหลัง 1 เดือน เช่น ใช้ปริมาณการผลิตเดือนที่ 3 นำไปคำนวณราคาในเดือนที่ 5

Q_{Total} คือ ปริมาณการผลิตทั้งหมด (ล้านลิตร/วัน) ใช้ปริมาณการผลิตย้อนหลัง 1 เดือน เช่น ใช้ปริมาณการผลิตเดือนที่ 3 นำไปคำนวณราคาในเดือนที่ 5

$$\text{โดยที่ } P_{Mol} = R_{Mol} + C_{Mol}$$

R_{Mol} คือ ต้นทุนกากน้ำตาลที่ใช้ในการผลิตเอทานอล (บาท/ลิตร)

C_{Mol} คือ ต้นทุนการผลิตเอทานอลจากกากน้ำตาล (บาท/ลิตร) เท่ากับ 6.125 บาท/ลิตร

หมายเหตุ : 1) ราคากากน้ำตาล เป็นราคาส่งออกตามประกาศเผยแพร่โดยกรมศุลกากร โดยใช้ราคาเฉลี่ย 3 เดือนย้อนหลัง (บาท/กิโลกรัม) เช่น ราคาเฉลี่ยเดือนที่ 1, 2 และ 3 นำไปคำนวณราคาในเดือนที่ 5

2) กากน้ำตาล 4.17 กิโลกรัม ที่ค่าความหวาน 50% เท่ากับเอทานอล 1 ลิตร
อ้างอิงรายงานจากสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.)

$$\text{โดยที่ } P_{Cas} = R_{Cas} + C_{Cas}$$

R_{Cas} คือ ต้นทุนมันสำปะหลังที่ใช้ในการผลิตเอทานอล (บาท/ลิตร)

C_{Cas} คือ ต้นทุนการผลิตเอทานอลจากมันสำปะหลัง (บาท/ลิตร) เท่ากับ 7.107 บาท/ลิตร

หมายเหตุ : 1) ใช้ราคามันสด เชื่อแบ่ง 25% ตามประกาศเผยแพร่โดยกรมการค้าภายใน เฉลี่ย 1 เดือนย้อนหลัง (บาท/กิโลกรัม) เช่น ราคามันสด เฉลี่ยวันที่ 16 เดือน 3 ถึงวันที่ 15 เดือน 4 นำไปคำนวณราคาในเดือนที่ 5

2) มันเส้น 2.63 กิโลกรัม เปรอร์เซนต์แบ่งไม่น้อยกว่า 65 เท่ากับเอทานอล 1 ลิตร
อ้างอิงรายงานจากสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.)

3) ห้วมันสด 2.38 กิโลกรัม ที่เชื่อแบ่ง 25% แปรสภาพเป็นมันเส้น 1 กิโลกรัม ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์

4) ค่าใช้จ่ายในการแปลงสภาพจากหัวมันสดเป็นมันเส้น 300 บาท/ตันมันเส้น ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์

2. สนพ. ได้มีการประชุมหารือกับทางกรมการค้าภายใน (คน.) เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2554 เพื่อศึกษาถึงวิธีการประกาศราคาล่วงหน้า และการสืบราคาซื้อขายจริงในตลาด โดยกรมการค้าภายในชี้แจงว่าลักษณะของสินค้าของทางเกษตรนั้นต่างกับสินค้าพลังงาน ซึ่งอาจมีปัญหาในการให้ข้อมูลที่แท้จริง เนื่องจากกระทรวงพลังงานไม่มีกฎหมายบังคับให้รายงานข้อมูล และที่ประชุมเห็นว่า หากผู้ค้า ม.7 และโรงงานเอทานอลไม่ยินดีให้ความร่วมมือ สนพ. ควรนำข้อมูลหารือกับทางกรมสรรพสามิต เพื่อขอข้อมูล ปริมาณ และราคาซื้อขายเฉลี่ยของผู้ค้าเอทานอล เพื่อเป็นข้อมูลในการกำหนดราคาอ้างอิงเอทานอล



3. เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2554 ฝ่ายเลขานุการฯ ได้ประชุมหารือร่วมกับกรมสรรพสามิต โดยกรมสรรพสามิตยินดีให้ข้อมูลการซื้อขายเอทานอลระหว่างผู้ผลิตเอทานอลกับผู้ค้า ม.7 ซึ่งตามปกติผู้ผลิตต้องแจ้งราคาและปริมาณการขายล่วงหน้าของแต่ละเดือนต่อกรมสรรพสามิตก่อนสิ้นเดือนก่อนหน้า เพื่อใช้ในการขอยกเว้นภาษีสรรพสามิตตาม พ.ร.บ.สุรา พ.ศ. 2493 มาตรา 8 เบื้องต้นให้ผู้รับใบอนุญาตทำสุราแจ้งราคาขาย ณ โรงงานสุราต่ออธิบดีตามแบบ และภายในระยะเวลาที่อธิบดีกำหนด ตามประกาศกรมสรรพสามิต เรื่องวิธีการงดเว้นไม่เรียกเก็บภาษีสุราสำหรับสุรากลั่นชนิดสุราสามทับ (เอทานอล) ที่นำไปใช้ผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง พ.ศ. 2553 (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 1 พฤศจิกายน 2553 ข้อ 1 โดยได้แก้ไขเพิ่มเติม โดย “ให้ยกเลิกข้อความในข้อ 4 ของ หมวด 3 แห่งประกาศกรมสรรพสามิต เรื่องวิธีการงดเว้นไม่เรียกเก็บภาษีสุราสำหรับสุรากลั่นชนิดสุราสามทับ (เอทานอล) ที่นำไปใช้ผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง ลงวันที่ 25 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2548 และให้ใช้ความต่อไปนี้เป็นแทน ข้อ 4 ผู้ได้รับใบอนุญาตทำสุรา ที่ประสงค์จะขอยกเว้นภาษีสุราสำหรับเอทานอลที่ผลิตได้ต้องยื่นคำขอยกเว้นภาษีสุราต่อสรรพสามิตพื้นที่ที่โรงงานผลิตเอทานอลตั้งอยู่ หรือผ่านระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตที่เว็บไซต์กรมสรรพสามิต <http://www.excise.go.th> ตามแบบ (สอน.01) ท้ายประกาศนี้”

4. มติ กบง. วันที่ 3 พฤศจิกายน 2554 เห็นชอบให้ใช้หลักเกณฑ์การคำนวณราคาเอทานอลอ้างอิงใหม่ โดยใช้ข้อมูลการซื้อขายเอทานอลระหว่างผู้ผลิตเอทานอล กับผู้ค้า ม.7 จากกรมสรรพสามิต แทนที่ การใช้หลักเกณฑ์การคำนวณราคาเอทานอลอ้างอิงจากต้นทุนการผลิต (Cost-plus) โดยให้ สนพ. ออกประกาศทุกวัน ที่ 1 ของเดือน โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2555 เป็นต้นไป

5. หลักเกณฑ์การคำนวณราคาประกาศเอทานอลอ้างอิงใหม่ เป็นดังนี้

$$\text{โดยที่ } \overline{P}_{Eth} = \frac{\left(\sum_{i=1}^n Q_i P_i \right)}{\left(\sum_{i=1}^n Q_i \right)}$$

$\overline{P}_{Eth}$ คือ ราคาประกาศเอทานอลอ้างอิง (บาท/ลิตร) ประกาศทุกวัน ที่ 1 ของเดือน เช่น ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2555 จนถึงสิ้นเดือนมกราคม 2555

Q_i คือ ปริมาณการขายเอทานอลที่โรงงานผู้ผลิตเอทานอลจากมันสำปะหลังและกากน้ำตาล ขายให้แก่บริษัทผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 (ลิตร)

P_i คือ ราคาขายเอทานอลที่โรงงานผู้ผลิตเอทานอลจากมันสำปะหลังและกากน้ำตาล ขายให้แก่บริษัทผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 (บาท/ลิตร)

ตัวอย่างการคำนวณราคาเอทานอลเดือนกันยายน 2554 โดยสูตรใหม่

รายการ	ผู้ผลิตเอทานอล	ผู้ซื้อ	ปริมาณ (Qi)	ราคา (Pi)	มูลค่า (QiPi)
1	A	1	1,910,400	19.90	38,016,960
2		2	796,000	20.20	16,076,200
3		3	1,194,000	20.50	24,477,000
4		4	298,500	20.60	6,149,100
5		5	79,600	22.70	1,806,920
6		6	208,950	22.96	4,797,492
7		7	119,400	22.40	2,674,560
8	B	1	796,000	23.44	18,656,200
9	C	2	1,233,800	20.90	25,786,420
10		3	1,194,000	21.15	25,253,100
11	D	1	437,800	20.20	8,843,560
12		2	318,400	22.10	7,036,640
13		3	208,950	22.90	4,784,955
14		4	39,800	22.10	879,580
15		5	1,194,000	20.20	24,118,000
16		6	1,492,500	22.80	34,029,000
17		7	1,194,000	20.20	24,118,800
18		8	437,800	20.20	8,843,560
19	E	1	500,000	26.74	13,368,000
20		2	500,000	26.73	13,365,000
21		3	500,000	26.73	13,365,000
22		4	500,000	26.73	13,365,000
n = 22			15,153,900	21.76	329,811,047

ราคาประกาศเอทานอลอ้างอิง เดือนกันยายน 2554 = $\bar{P}_{Eth} = (329,811,047/15,153,900) = 21.76$ บาท/ลิตร

เปรียบเทียบราคาเอทานอลอ้างอิง สูตรเดิมกับสูตรใหม่

(บาท/ลิตร)

	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.
ราคาเอทานอลอ้างอิงโดยสูตรเดิม	24.24	25.22	24.28	23.65	23.08	24.29
ราคาเอทานอลอ้างอิงโดยสูตรใหม่	22.83	22.32	22.46	22.26	21.76	-





นโยบายการกำหนดราคาก๊าซธรรมชาติ สำหรับยานยนต์ (NGV) และการบรรเทาผลกระทบ จากการปรับขึ้นราคาขายปลีกก๊าซ NGV สำหรับรถรับจ้างขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ



ปัจจุบันรัฐได้ตรึงราคาขายปลีก NGV ที่ระดับ 8.50 บาทต่อกิโลกรัม ซึ่งต่ำกว่าต้นทุน ณ ระดับราคาประมาณ 15.58 บาทต่อกิโลกรัม (ประมาณการปี 2554) เป็นผลทำให้ผู้ประกอบการประสบปัญหาขาดทุน ประกอบกับปริมาณการจำหน่าย NGV ที่ขยายตัวสูงขึ้น เนื่องจากผู้ใช้รถได้หันมาใช้รถ NGV เพิ่มมากขึ้น การขาดทุนสะสมดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการในการขยายสถานีบริการและการส่งเสริมการใช้ NGV นอกจากนี้ยังเป็นภาระของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องเข้าไปชดเชยราคาอยู่ 2.00 บาทต่อกิโลกรัม หรือประมาณเดือนละ 400 ล้านบาท ดังนั้น เพื่อเป็นการลดภาระของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และเพื่อให้มีการขยายสถานีบริการอย่างต่อเนื่องและครอบคลุมพื้นที่ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ รวมทั้งสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการบริการอย่างเพียงพอ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องปรับราคาขายปลีก NGV เพื่อให้สะท้อนต้นทุน

เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2554 คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้พิจารณาและเห็นชอบมติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2554 เรื่อง นโยบายการกำหนดราคาก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) โดยมีรายละเอียด ดังนี้



• ขยายระยะเวลาตรึงราคาขายปลีกก๊าซ NGV ในระดับราคา 8.50 บาทต่อกิโลกรัม และคงอัตราเงินชดเชยในอัตรา 2 บาทต่อกิโลกรัมต่อไป ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2554 จนถึงวันที่ 15 มกราคม 2555 เพื่อเตรียมความพร้อมเรื่องบัตรเครดิตพลังงานและการปรับเปลี่ยนรถแท็กซี่ LPG เป็น NGV

• ทอยยปรับขึ้นราคาขายปลีกก๊าซ NGV เดือนละ 0.50 บาทต่อกิโลกรัม ตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2555 จนถึงเดือนธันวาคม 2555 เพื่อไม่ให้กระทบต่อผู้ใช้ NGV มากเกินไป

• ทอยยปรับลดอัตราเงินชดเชยลงเดือนละ 0.50 บาทต่อกิโลกรัม จำนวน 4 ครั้ง ตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2555 ถึงเดือนเมษายน 2555

• เพื่อบรรเทาผลกระทบจากแนวทางการปรับขึ้นราคาขายปลีกก๊าซ NGV สำหรับกลุ่มรถโดยสารสาธารณะโดยมอบให้คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) รับผิดชอบพิจารณาแนวทางการช่วยเหลือกลุ่มดังกล่าวต่อไป

เพื่อให้เป็นไปตามมติ ครม.ดังกล่าว คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) ในการประชุมเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2554 ได้เห็นชอบการบรรเทาผลกระทบจากการปรับขึ้นราคาขายปลีกก๊าซ NGV สำหรับรถรับจ้างขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ (รถแท็กซี่ รถตุ๊กตุ๊ก และรถตู้ร่วมโดยสารสมก.) ดังนี้

• ให้มีการจัดเก็บเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงก๊าซ NGV สำหรับรถรับจ้างขนส่งผู้โดยสารสาธารณะจากผู้ค้าน้ำมัน ตั้งแต่วันที่ 16-31 มกราคม 2555 ในอัตรา 0.50 บาทต่อกิโลกรัม และให้ทอยยปรับขึ้นเดือนละ 0.50 บาทต่อกิโลกรัม จำนวน 3 ครั้ง ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์-เมษายน 2555

• ให้คงอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงก๊าซ NGV สำหรับรถรับจ้างขนส่งผู้โดยสารสาธารณะจากผู้ค้าน้ำมันเดือนละ 2.00 บาทต่อกิโลกรัม ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม-ธันวาคม 2555

ทั้งนี้ เงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับรถรับจ้างขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่เก็บได้นั้นจะนำไปใช้เป็นเงินส่วนลดราคาขายปลีกก๊าซ NGV ในโครงการบัตรเครดิตพลังงานสำหรับรถรับจ้างขนส่งผู้โดยสารสาธารณะต่อไป

แนวทางการปรับราคาขายปลีกก๊าซ NGV

หน่วย : บาท/กก.

	ปี 2554			ปี 2555												
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.		ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
				1-15	16-31											
ราคาขายปลีก NGV	8.50	8.50	8.50	8.50	9.00	9.50	10.00	10.50	11.00	11.50	12.00	12.50	13.00	13.50	14.00	14.50
อัตราเงินชดเชย กองทุนน้ำมันฯ	2.00	2.00	2.00	2.00	1.50	1.00	0.50	0	0	0	0	0	0	0	0	0
อัตราเงินส่งเข้ากองทุน น้ำมันฯ สำหรับรถรับจ้าง ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ	0	0	0	0	0.50	1.00	1.50	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00

โครงการ บัตรเครดิตพลังงาน

จากการที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2554 ได้มีมติให้ทยอยปรับขึ้นราคาขายปลีกก๊าซ NGV เดือนละ 0.50 บาทต่อกิโลกรัม ตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2555 จนถึงเดือนธันวาคม 2555 เพื่อบรรเทาผลกระทบจากแนวทางการปรับขึ้นราคาขายปลีกก๊าซ NGV สำหรับกลุ่มรถโดยสารสาธารณะ: รัฐบาลจึงได้มีนโยบายจัดให้มีบัตรเครดิตพลังงานสำหรับผู้ประกอบอาชีพรถรับจ้างขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในวงเงินที่เหมาะสมกับค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้จริงต่อเดือน



โดยต่อมาคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2554 และวันที่ 14 ธันวาคม 2554 ได้เห็นชอบโครงการบัตรเครดิตพลังงานสำหรับผู้ประกอบอาชีพรถรับจ้างขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิง ซึ่งมีอยู่ประมาณ 81,275 คัน คิดเป็นผู้ขับรถ 156,275 คน ประกอบด้วย

- (1) รถแท็กซี่ ประมาณ 75,000 คัน คิดเป็นผู้ขับรถ 150,000 คน
- (2) รถตุ๊กตุ๊ก ประมาณ 1,675 คัน คิดเป็นผู้ขับรถ 1,675 คน
- (3) รถตู้ร่วมโดยสาร ชสมก. ประมาณ 4,600 คัน คิดเป็นผู้ขับรถ 4,600 คน

ทั้งนี้ บัตรเครดิตพลังงานสามารถใช้ได้ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2554 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 โดยวิธีการใช้บัตรต้องใช้ 2 ใบ คอวลูกกัน ดังนี้

(1) **บัตรเติมก๊าซ NGV** เป็นบัตรประจำรถแต่ละคัน ออกโดย ปตท. เพื่อแสดงสิทธิของรถที่เข้าร่วมโครงการกับกระทรวงพลังงาน จำนวน 81,275 ใบ

(2) **บัตรเครดิตพลังงาน** เป็นบัตรรายบุคคล ออกโดยธนาคารกรุงไทย เพื่อแสดงสิทธิการได้รับวงเงินเครดิตพลังงานเป็นรายเดือน จำนวน 156,275 ใบ



โดยสิทธิประโยชน์ที่ได้จากโครงการนี้ คือ การได้รับวงเงินเครดิต 3,000 บาทต่อเดือน ทั้งนี้ ผู้ใช้บัตรจะได้รับเครดิตพร้อมส่วนลดตามกำหนดจนครบวงเงิน เมื่อใช้วงเงินครบ 3,000 บาท แต่ยังไม่ถึงรอบการชำระเงิน ผู้ใช้บัตรยังคงได้รับส่วนลดตามกำหนด โดยต้องชำระเป็นเงินสดแทนแต่ไม่เกินวงเงิน 6,000 บาท โดยการให้ส่วนลดราคาขายปลีกก๊าซ NGV เป็นดังนี้

หน่วย : บาท/กก.

	ราคาขายปลีก NGV ทั่วไป	ราคาขายปลีก NGV โครงการบัตรเครดิตพลังงาน	อัตราส่วนลดของราคา ขายปลีก NGV
1-15 ม.ค. 55	8.50	8.50	-
16-31 ม.ค. 55	9.00	8.50	0.50
ก.พ. 55	9.50	8.50	1.00
มี.ค. 55	10.00	8.50	1.50
เม.ย. 55	10.50	8.50	2.00
พ.ค. 55	11.00	9.00	2.00
มิ.ย. 55	11.50	9.50	2.00
ก.ค. 55	12.00	10.00	2.00
ส.ค. 55	12.50	10.50	2.00
ก.ย. 55	13.00	11.00	2.00
ต.ค. 55	13.50	11.50	2.00
พ.ย. 55	14.00	12.00	2.00
ธ.ค. 55	14.50	12.50	2.00

ธนาคารจะตัดยอดชำระเงินทุกวันที่ 25 ของทุกเดือน และกำหนดวันที่ต้องชำระเงินภายในสิ้นเดือนโดยการชำระเงินต้องชำระเต็มวงเงินเท่านั้น (ไม่สามารถชำระบางส่วนได้) เมื่อชำระเงินแล้ววงเงินจะกลับไป 3,000 บาท หากไม่ชำระเงินตามระยะเวลาที่กำหนดให้ถือว่าผิดเงื่อนไขการใช้บัตร และต้องเสียค่าธรรมเนียมในการชำระล่าช้า ดังนั้น ผู้ใช้บัตรจะไม่ได้รับส่วนลด และต้องชำระค่าก๊าซ NGV ด้วยเงินสด ในกรณีที่ผู้ใช้บัตรไม่ชำระเงินตามกำหนดเกิน 2 เดือน ธนาคารจะยกเลิกสิทธิการใช้บัตรดังกล่าว และขึ้นบัญชีไม่สามารถสมัครได้อีก



บ้านดิน

อีกหนึ่งทางเลือกบ้านอนุรักษ์พลังงาน

เมื่อวันหยุดที่ผ่านมาได้มีโอกาสเข้าร่วม โครงการจิตอาสาสร้างอุโบสถดินของบ้านดินไทยที่อำเภอเชียงกลาง จังหวัดน่าน โดยการเข้าร่วมโครงการครั้งนี้เดิมตั้งใจเพียงแค่ต้องการหากิจกรรมทำในช่วงวันหยุดยาว แต่เมื่อเข้าร่วมจนจบโครงการกลับได้รับความรู้มากมายเกี่ยวกับบ้านดิน ความรู้และประสบการณ์ที่ได้จากการร่วมกิจกรรมในครั้งนี้ทำให้รู้สึกตื่นเต้นอยากที่จะแบ่งปันข้อมูล ที่ได้รับรู้มาให้ทุกคนได้ทราบกัน อย่างเช่น การที่ได้รู้ว่าการก่อสร้างบ้านดินนอกจากจะต้นทุนต่ำกว่าบ้านที่สร้างด้วยปูนซีเมนต์แล้ว ยังช่วยให้ผู้อยู่อาศัยในบ้านดินลดการใช้พลังงานได้ถึง 30% เมื่อเทียบกับการอาศัยในบ้านที่สร้างด้วยปูนซีเมนต์



กิจกรรมจิตอาสาสร้างอุโบสถดิน จังหวัดน่าน

สาเหตุที่ทำให้ผู้อยู่อาศัยในบ้านดินใช้พลังงานที่ต่ำกว่าการอาศัยอยู่ในสิ่งก่อสร้างจากวัสดุอื่น ก็เนื่องมาจากคุณสมบัติของดินที่มีความเป็นฉนวนทำให้ช่วยบรรเทาความผันผวนของอุณหภูมิภายนอก โดยในช่วงที่ภายนอกอากาศร้อน อากาศในบ้านจะยังคงเย็นสบาย ทำให้ลดการใช้เครื่องปรับอากาศ และหากเป็นประเทศในเขตร้อนที่อากาศภายนอกมีอุณหภูมิต่ำ ผนังของบ้านดินจะช่วยรักษาอุณหภูมิไม่ให้อากาศเย็นจนเกินไปนัก ซึ่งก็จะช่วยลดพลังงานจากการเปิดเครื่องทำความร้อน (Heater) ในประเทศเขตร้อนได้

การทำบ้านดินมีมาตั้งแต่สมัยโบราณและยังคงปรากฏหลักฐานให้เห็นในหลายประเทศทั่วโลก ส่วนในประเทศไทยได้มีการนำแนวคิดการสร้างบ้านดินมาประยุกต์ให้เข้ากับสังคมยุคใหม่ ทำให้การสร้างบ้านดินกลับมาได้รับความนิยมอีกครั้งในช่วง 7 ปีที่ผ่านมา โดยปัจจุบันในประเทศไทยได้มีการก่อสร้างบ้านดินแนวใหม่แล้วประมาณ 3,000 หลัง และคาดว่าจะมีการก่อสร้างบ้านดินเพิ่มในปี 2555 อีกประมาณ 400 หลัง ตัวอย่างโครงการบ้านดินที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ เช่น บ้านพักรับรองของกรมก่อสร้างและพัฒนา ฐานทัพเรือสัตหีบ (หาดน้ำหนาว) จังหวัดชลบุรี



บ้านดินในอัฟกานิสถาน

วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการทำบ้านดินก็เป็นสิ่งที่หาได้ง่ายในธรรมชาติ ได้แก่ ดิน เศษวัสดุทางการเกษตร และน้ำ โดยดินที่เหมาะสม ได้แก่ ดินร่วนปนทรายและดินจอมปลวก ส่วนเศษวัสดุทางการเกษตร เช่น แกลบ ฟางข้าว หญ้า ฟางข้าวโพด ฯลฯ ซึ่งช่วยยึดเหนี่ยวดินและเพิ่มความแข็งแรงทนทานให้แก่ตัวบ้าน โดยมีน้ำเป็นส่วนประกอบให้เกิดการผสมผสานระหว่างวัตถุดิบดังกล่าว

การที่วัตถุดิบหลักที่ใช้ในการก่อสร้างบ้านดินเป็นวัตถุดิบจากธรรมชาติ โดยไม่ผ่านกระบวนการผลิตที่ซับซ้อน เช่น วัตถุดิบอื่น ๆ ทำให้ช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เป็นตัวการให้เกิดภาวะโลกร้อน โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับการใช้ปูนซีเมนต์ที่ต้องผ่านกรรมวิธีในการผลิตซึ่งมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจก นอกจากนี้ ในส่วนของการรื้อถอนก็ยังไม่ก่อให้เกิดการปล่อยก๊าซดังกล่าว เนื่องจากวัตถุดิบทั้งหลายสามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ตามต้องการ



บ้านดินในประเทศไทย

ด้วยคุณสมบัติของบ้านดินที่ใช้วัตถุดิบที่หาได้ตามธรรมชาติทำให้มีต้นทุนถูกกว่าการก่อสร้างบ้านด้วยวัตถุดิบชนิดอื่น กรรมวิธีการผลิตที่ช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และคุณประโยชน์ในการช่วยลดการใช้พลังงานระหว่างการพักอาศัย ทำให้บ้านดินกลายเป็นอีกหนึ่งทางเลือกบ้านอนุรักษ์พลังงานที่น่าสนใจไม่น้อย

หากใครสนใจอยากเรียนรู้การทำบ้านดินหรือกิจกรรมอาสาอื่น ๆ สามารถเข้าไปดูรายละเอียดได้ที่ <http://www.baandinthai.com>

พลังงานกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)

จากปัญหาวิกฤตโลกทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง เช่น ความไม่มีเสถียรภาพของระบบการเงินโลก ราคาพลังงานที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ความมั่นคงด้านอาหาร การเคลื่อนย้ายแรงงานข้ามพรมแดน โลกร้อน ภัยธรรมชาติ การก่อการร้าย เป็นต้น รวมถึงการพัฒนากรอบความร่วมมือต่าง ๆ ในระดับภูมิภาค เพื่อประโยชน์ด้านความมั่นคง เศรษฐกิจ การค้า การต่อต้านภัยคุกคาม การสร้างโอกาสและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ การรวมตัวกันของประเทศสมาชิกอาเซียนเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) จะเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศสมาชิกกลุ่มอาเซียนกับกลุ่มประเทศมหาอำนาจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลของ AEC จะช่วยให้ประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของการค้าขายกับตลาดภายในภูมิภาค และเป็นฐานของภูมิภาคในการส่งออกไปสู่ประเทศอื่น ๆ นอกภูมิภาคได้ ซึ่งจะทำให้เศรษฐกิจของประเทศเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน



แนวความคิดเรื่อง AEC มีจุดเริ่มมาจากการประชุมสุดยอดอาเซียนในปี 2546 ณ เกาะบาหลี ผู้นำอาเซียนได้ออกแถลงการณ์เห็นชอบให้มีการรวมตัวไปสู่การเป็น AEC ภายในปี 2563 โดยมีหลักการสำคัญ 3 ประการ คือ ประชาคมความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Security Community : ASC) ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio-Cultural Community : ASCC) และประชาคมอาเซียน (ASEAN Community : AC) แต่ต่อมาได้มีการเร่งรัดเป้าหมายการจัดตั้ง AEC ให้เร็วขึ้นเป็นภายในปี 2558 โดยอาเซียนได้กำหนดให้มีการจัดทำแผนงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) เป็นแผนงานเชิงบูรณาการด้านเศรษฐกิจสำหรับประเทศสมาชิกทั้ง 10 ประเทศ ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2550 ในแผนดังกล่าวได้ระบุเป้าหมายและกรอบระยะเวลาที่ชัดเจนในการดำเนินมาตรการต่าง ๆ จนบรรลุเป้าหมายในปี 2558 แต่ให้มีความยืดหยุ่นในการดำเนินการบางมาตรการตามที่ประเทศสมาชิกได้ตกลงกัน ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายหลักของการจัดตั้ง AEC นั่นคืออาเซียนจะมีตลาดและฐานการผลิตร่วม (Single market and production base) การเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมืออย่างเสรี รวมทั้งมีการเคลื่อนย้ายเงินทุนที่เสรีขึ้น (Free flows of goods, services, investment, and skilled labors, and free flow of capital)

แผนงานเชิงบูรณาการด้านเศรษฐกิจสำหรับการก้าวสู่ AEC ประกอบด้วย 4 แผนงานหลัก ดังนี้

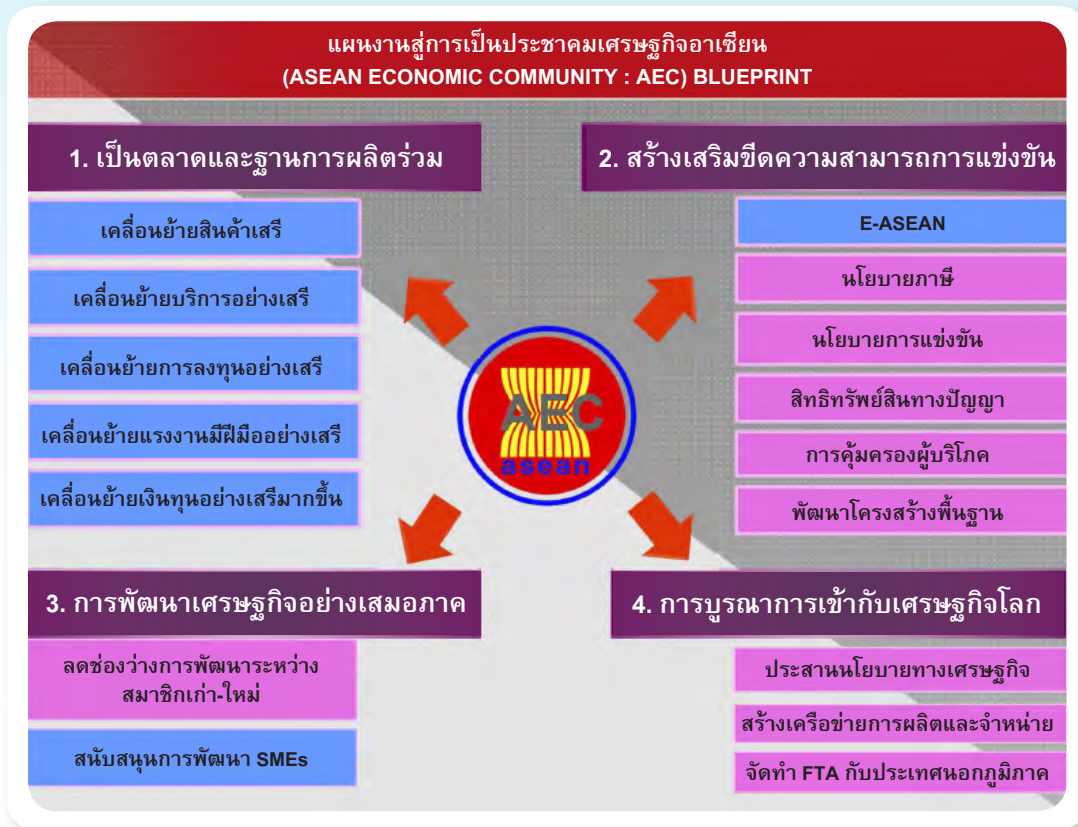
1. การเป็นตลาดและฐานการผลิตร่วม โดยให้มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานฝีมืออย่างเสรี และการเคลื่อนย้ายเงินทุนอย่างเสรีมากขึ้น รวมทั้งการส่งเสริมการรวมกลุ่มสาขาเศรษฐกิจสำคัญของอาเซียนให้เป็นรูปธรรม

2. การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของอาเซียน ซึ่งจะให้ความสำคัญกับประเด็นนโยบายต่าง ๆ ที่จะช่วยส่งเสริมการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ เช่น กรอบนโยบายการแข่งขันของอาเซียน การคุ้มครองผู้บริโภค สิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ และนโยบายภาษี รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านการขนส่ง การเงิน เทคโนโลยีสารสนเทศ และพลังงาน

3. การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาค โดยส่งเสริมการพัฒนาและการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของ SMEs และการลดช่องว่างการพัฒนาทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนผ่านโครงการต่าง ๆ เช่น โครงการริเริ่มเพื่อการรวมกลุ่มของอาเซียน (Initiative for ASEAN Integration : IAI)

4. การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก โดยเน้นการปรับประสานนโยบายเศรษฐกิจของอาเซียนกับประเทศภายนอกภูมิภาค เพื่อให้อาเซียนมีท่าทีร่วมกันอย่างชัดเจน

เช่น การจัดทำเขตการค้าเสรีของอาเซียนกับประเทศคู่เจรจาต่าง ๆ เป็นต้น รวมทั้งการส่งเสริมการสร้างเครือข่ายในด้านการผลิต/จำหน่ายภายในภูมิภาคให้เชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลก



ในส่วนของ “**พลังงานภายใต้ AEC**” นั้นอยู่ในความรับผิดชอบของรัฐมนตรีพลังงานอาเซียน (ASEAN Ministers on Energy Meeting : AMEM) โดยดำเนินการภายใต้ “**แผนปฏิบัติการอาเซียนว่าด้วยความร่วมมือด้านพลังงาน (ASEAN Plan of Action on Energy Cooperation : APAEC)**” ซึ่งในปัจจุบันคือ ฉบับปี 2553–2558 มีวัตถุประสงค์และยุทธศาสตร์ในภาพรวม เพื่อเสริมสร้างการรวมกลุ่มหรือความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานในภูมิภาคอาเซียน การเสริมสร้างความมั่นคงด้านพลังงาน (Energy Security) การร่วมกันกำหนดนโยบายเพื่อการปฏิรูปและเปิดตลาดพลังงานและนโยบายเพื่อสภาพแวดล้อมที่ยั่งยืน โดยได้ให้ความสำคัญกับ **โครงการด้านพลังงาน 7 โครงการหลัก** ได้แก่

- 1) การเชื่อมโยงระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติอาเซียน (Trans-ASEAN Gas Pipeline : TAGP)
- 2) การเชื่อมโยงระบบสายส่งไฟฟ้าอาเซียน (ASEAN Power Grid : APG)
- 3) เทคโนโลยีถ่านหินและถ่านหินสะอาด (Coal & Clean Coal Technology)
- 4) พลังงานทดแทน (Renewable Energy : RE)
- 5) การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานและการอนุรักษ์พลังงาน (Energy Efficiency and Conservation : EE&C)
- 6) นโยบายและการวางแผนพลังงานภูมิภาค (Regional Energy Policy & Planning)
- 7) พลังงานนิวเคลียร์ภาคพลเรือน (Civilian Nuclear Energy)



- **การเชื่อมโยงระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติของอาเซียน (Trans-ASEAN Gas Pipeline : TAGP)**

เป็นโครงการเชื่อมโยงการก่อสร้างท่อส่งก๊าซธรรมชาติในภูมิภาค มีความยาวรวมทั้งสิ้น 4,500 กิโลเมตร ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ใต้ทะเล มีมูลค่าประมาณ 7 พันล้านเหรียญสหรัฐ ปัจจุบัน มีโครงการเชื่อมโยงระบบท่อส่งก๊าซ แบบทวีภาคีที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน 8 โครงการ มีความยาวรวมทั้งสิ้นประมาณ 2,300 กิโลเมตร ทั้งนี้ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของการเชื่อมโยงระหว่างกันของ TAGP อาเซียนจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนด้านเงินทุน รวมทั้งกำหนดกลไกและรูปแบบการสนับสนุนทางการเงินเพื่อดำเนินงานตามความตกลงที่มีอยู่

- **การเชื่อมโยงระบบสายส่งไฟฟ้าอาเซียน (ASEAN Power Grid : APG)**

การพัฒนาโครงการเชื่อมโยงระบบสายส่งไฟฟ้าอาเซียน (APG) มีมูลค่าประมาณ 5.9 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในปัจจุบัน มีความก้าวหน้าโดยอยู่ระหว่างดำเนินโครงการเชื่อมโยงระบบสายส่งไฟฟ้า 4 โครงการ และอยู่ระหว่างการวางแผนโครงการเพิ่มเติมอีก 11 โครงการ เพื่อให้มีการเชื่อมโยงระหว่างกันภายในปี 2558 ทั้งนี้ เพื่อให้โครงการ APG มีความคืบหน้ามากขึ้น อาเซียนจำเป็นต้อง 1) เร่งรัดการพัฒนาโครงการเชื่อมโยง APG 15 โครงการรวมถึงการกำหนดรูปแบบและกลไกการสนับสนุนเงินทุน 2) พัฒนาพลังงานจากแหล่งต่าง ๆ โดยคำนึงถึงความเหมาะสมระหว่างการผลิตพลังงานกับแหล่งพลังงานในท้องถิ่น และ 3) สนับสนุนการใช้ทรัพยากรในอาเซียนอย่างเหมาะสม เช่น เงินทุน ผู้เชี่ยวชาญ และวัสดุอุปกรณ์ที่นำมาใช้ในสาขาการผลิต การส่ง และการจำหน่ายพลังงาน

- **พลังงานทดแทน (Renewable Energy : RE) และการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานและการอนุรักษ์พลังงาน (Energy Efficiency and Conservation : EE&C)**

ในส่วนของ RE และ EE&C นั้น อาเซียนได้มีการเพิ่มกิจกรรมโดยครอบคลุมโครงการเสริมสร้างสมรรถนะ (Capacity Building) การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในโครงการ RE และ EE&C รวมทั้งการขยายตลาดสำหรับสินค้า EE และ RE ทั้งนี้ ภายใต้แผนปฏิบัติการอาเซียนว่าด้วยความร่วมมือด้านพลังงาน ปี 2553-2558 (APAEC 2010-2015) ได้กำหนดเป้าหมายการลดอัตราส่วนของปริมาณการใช้พลังงานต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม (Energy Intensity : EI) ของอาเซียนลงอย่างน้อยร้อยละ 8 ภายในปี 2558 โดยใช้ปี 2548 เป็นปีฐานและกำหนดเป้าหมายการใช้ RE ในระดับภูมิภาคโดยรวม ในอัตราร้อยละ 15 ของพลังงานรวมทั้งหมด ภายในปี 2558

- **นโยบายและแผนพลังงานในภูมิภาค (Regional Energy Policy & Planning)**

การวางนโยบายและแผนเพื่อสร้างความร่วมมือด้านพลังงานในอาเซียน มุ่งเน้นการส่งเสริมการแข่งขันด้านการตลาดพลังงานที่มีประสิทธิภาพ การมีอุปทานด้านพลังงานที่เชื่อถือได้และมั่นคง และการพัฒนาพลังงานอย่างต่อเนื่องยั่งยืนในภูมิภาค



• เทคโนโลยีถ่านหิน และถ่านหินสะอาด (Coal & Clean Coal Technology)

อาเซียนได้ดำเนินกิจกรรมที่
หลากหลายเพื่อส่งเสริมการพัฒนาและ
การใช้เทคโนโลยีถ่านหินและถ่านหินสะอาด
(Coal & Clean Coal Technology) อย่างยั่งยืน ทั้งนี้
แผนงานด้านพลังงานของประเทศสมาชิกอาเซียนได้ชี้ให้เห็นถึง
การขยายตัวอย่างรวดเร็วของการใช้ถ่านหินในการผลิต
พลังงาน ซึ่งแสดงให้เห็นถึงโอกาสในการส่งเสริมและ
การขยายตัวของการใช้และการค้าถ่านหินที่สะอาดขึ้น ทำให้
ประเทศสมาชิกอาเซียนได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกัน
อันจะนำไปสู่การรวมกลุ่มสาขาพลังงานในภูมิภาค

• พลังงานนิวเคลียร์ภาคพลเรือน (Civilian Nuclear Energy)

ในปัจจุบันประเทศสมาชิกอาเซียนหลายประเทศ
มีแผนที่จะเพิ่มการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานนิวเคลียร์เข้าใน
แผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของตน อาทิ ประเทศเวียดนาม
ได้ประกาศแผนการสร้างโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ 8 แห่ง ภายใน
ปี 2573 เพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า 15,000 ถึง 16,000 เมกะวัตต์
ประเทศอินโดนีเซียได้มีแผนที่จะสร้างโรงไฟฟ้า
นิวเคลียร์ 4 แห่ง ภายในปี 2568 เพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า
6,000 เมกะวัตต์ และประเทศไทยจากแผนพัฒนากำลังผลิต
ไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ. 2553-2573 (PDP 2010) ฉบับ
ปรับปรุงเมื่อเดือนมีนาคม 2553 มีแผนที่จะสร้างโรงไฟฟ้า
นิวเคลียร์ 5 แห่ง โดยกำหนดให้โรงไฟฟ้านิวเคลียร์โรงแรก
เข้าระบบภายในปี 2563 แต่ภายหลังได้มีการปรับเลื่อนออกไป
3 ปี เป็นปี 2566 ตามมติคณะกรรมการนโยบายพลังงาน
แห่งชาติ เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2554 รวมทั้งเลื่อนกำหนด
โรงไฟฟ้านิวเคลียร์อีก 4 แห่ง ที่จะตามมาด้วย ส่วนประเทศ
สิงคโปร์ก็มีความเป็นไปได้ว่าจะมีการกำหนดแผนการผลิต
ไฟฟ้าจากพลังงานนิวเคลียร์ในอนาคต

นอกจากนี้ เพื่อสนับสนุนบทบาทของอาเซียนด้าน
พลังงานในภูมิภาค **ความร่วมมือด้านพลังงานของอาเซียน
กับประเทศคู่เจรจา** จึงครอบคลุมกิจกรรม แผนงาน และ
โครงการที่หลากหลาย กล่าวคือ กิจกรรม แผนงาน และ
โครงการต่าง ๆ ภายใต้กรอบอาเซียน +3 (ประเทศจีน ญี่ปุ่น
และเกาหลีใต้) และอาเซียน +6 (กลุ่มประเทศ +3 และประเทศ
ออสเตรเลีย อินเดีย และนิวซีแลนด์) นอกจากนี้ ยังมีกิจกรรม
สำคัญ ๆ ที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ได้แก่ การดำเนินงานตาม
แผนงานความร่วมมือด้านพลังงานระหว่างอาเซียน-สหภาพ
ยุโรป ปี 2553 การพัฒนาแผนงานการเก็บสำรองน้ำมัน
สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียน +3 การดำเนินโครงการกลไก
การพัฒนาพลังงานสะอาด (Clean Development Mechanism)

อนาคต

การก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN
Economic Community : AEC) อย่างเต็มรูปแบบในปี 2558
ที่จะถึงนี้อาจก่อให้เกิดผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบ รวมถึง
โอกาสและความท้าทายต่อประเทศไทย ดังนั้น ทุกภาคส่วน
ที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ ผู้ประกอบการ และนักลงทุน
จึงควรศึกษาและเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ ที่ถูกต้อง
และร่วมมือกันในการพัฒนาหรือปรับปรุงแนวทางใน
การดำเนินงาน ทั้งทางด้านนโยบาย การพัฒนาคุณภาพสินค้า
และบริการ และพัฒนาทักษะความสามารถของบุคลากรและ
องค์กรในประเทศ อาทิ ภาครัฐซึ่งเป็นแกนนำสำคัญใน
การออกนโยบายหรือมาตรการต่าง ๆ ในการสร้างแรงจูงใจ
ให้แก่นักลงทุนต่างประเทศเพื่อเข้ามาลงทุนในประเทศ เช่น
การลดภาษีเงินได้นิติบุคคล การเพิ่มสิทธิประโยชน์ทางด้านการ
ลงทุนของต่างชาติโดย BOI เป็นต้น ส่วนผู้ประกอบการ
ควรมุ่งเน้นการแสวงหาตลาดใหม่ ๆ เพื่อเพิ่มโอกาสใน
การขยายตลาดหรือสร้างมูลค่าเพิ่มแทนการแข่งขันด้านราคา
อย่างเดียว และในส่วนของนักลงทุนควรปรับเปลี่ยนการลงทุน
ของตนไปยังตลาดหรืออุตสาหกรรมที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์
จาก AEC ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการรองรับ
ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการก้าวเข้าสู่ AEC และเป็น
การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจในเวทีโลก

อ้างอิง

1. กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ <http://www.dtn.moc.go.th> หรือ <http://www.thaifita.com/thaifita>
2. กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม <http://www.dip.go.th>
3. สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย <http://www.fti.or.th>
4. เอกสารประกอบการประชุมเชิงปฏิบัติการ “การเตรียมความพร้อมของกระทรวงพลังงาน สำหรับการเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” กระทรวงพลังงาน เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2554 <http://www.energy.go.th/index.php?q=node/8204>
5. นิตยสาร Asia Pacific Defense Forum <http://apdforum.com/th/article/rmiap/articles/print/departments/voice/2011/01/01/feature-01>

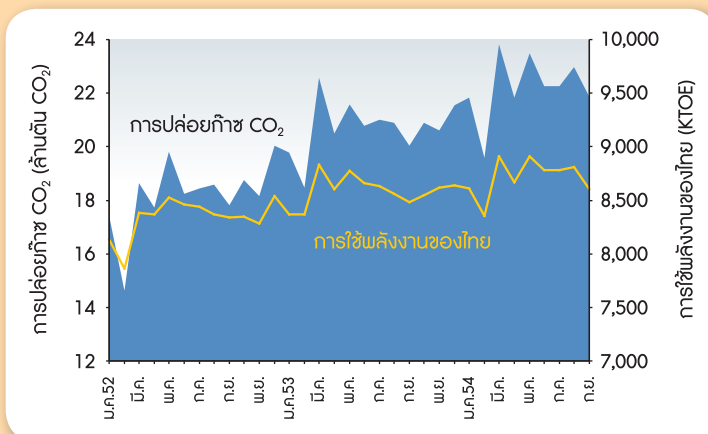
การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂)

จากการใช้พลังงานช่วง 3 ไตรมาสแรกปี 2554

การปล่อยก๊าซ CO₂ จากการใช้พลังงานของประเทศไทย ช่วง 3 ไตรมาสแรกปี 2554 ยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยมีทิศทางไปในแนวเดียวกับการใช้พลังงานของประเทศไทยที่มีแนวโน้มสูงขึ้น โดยภาคการผลิตไฟฟ้ายังคงเป็นภาคเศรษฐกิจหลักที่มีสัดส่วนการปล่อยก๊าซ CO₂ สูงสุด อย่างไรก็ตาม ในช่วง 3 ไตรมาสแรกของปีนี้ ภาคการผลิตไฟฟ้ามีการปล่อยก๊าซ CO₂ ลดลงเล็กน้อย สำหรับภาคอุตสาหกรรม ภาคการขนส่ง และภาคเศรษฐกิจอื่น ๆ ซึ่งมีสัดส่วนการปล่อยก๊าซ CO₂ รองลงมา ยังคงมีแนวโน้มการปล่อยก๊าซ CO₂ เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับปีการปล่อยก๊าซ CO₂ ภาคพลังงานของประเทศไทยกับต่างประเทศพบว่า ช่วง 3 ไตรมาสแรกปี 2554 ประเทศไทยยังคงมีอัตราการปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อการใช้พลังงานต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มประเทศในสหภาพยุโรปและกลุ่มประเทศอาเซียน รวมทั้งยังต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของโลก แต่มีอัตราการปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อหน่วยการผลิตไฟฟ้า (kWh) สูงกว่าค่าเฉลี่ยของโลกและกลุ่มประเทศในสหภาพยุโรป ในขณะที่มีอัตราการปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อ GDP ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนเล็กน้อยร้อยละ 0.3 โดยมีรายละเอียดดังนี้

การปล่อยก๊าซ CO₂ และการใช้พลังงานของไทย (ก.ย.)

	2552 (2009)	2553 (2010)	(ม.ค.-ก.ย.)		การเปลี่ยนแปลง (%)		
			2553 (2010)	2554 (2011)	2552	2553	2554 (ม.ค.-ก.ย.)
การใช้พลังงานของไทย (KTOE)	102,552	110,163	82,402	85,982	2.2	7.4	4.3
การปล่อยก๊าซ CO ₂ (ล้านตัน CO ₂)	208.21	220.38	165.15	169.74	2.5	5.8	2.8



1. ภาพรวมการปล่อยก๊าซ CO₂ จากการใช้พลังงานของประเทศ

การปล่อยก๊าซ CO₂ จากการใช้พลังงานขึ้นอยู่กับปริมาณการใช้พลังงานฟอสซิลขั้นต้นของประเทศ ซึ่งได้แก่ น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และถ่านหิน/ลิกไนต์ โดยการปล่อยก๊าซ CO₂ จากการใช้พลังงานของประเทศในช่วงที่ผ่านมา มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาโดยลำดับ นับตั้งแต่หลังการฟื้นตัวจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำจาก 145.35 ล้านตัน CO₂ ในปี 2541 เป็น 220.38 ล้านตัน CO₂ ในปี 2553 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 3.5 ต่อปี

ทั้งนี้ ในช่วง 3 ไตรมาสแรกปี 2554 มีปริมาณการปล่อยก๊าซ CO₂ รวม 169.74 ล้านตัน CO₂ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่มีการปล่อยก๊าซรวม 165.15 ล้านตัน CO₂ หรือคิดเป็นร้อยละ 2.8 ซึ่งมีทิศทางเป็นไปในทางเดียวกับการใช้พลังงานของประเทศไทยที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากปี 2553 มีการใช้พลังงานช่วง 3 ไตรมาสแรกที่ระดับ 82,402 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ (KTOE) เพิ่มขึ้นเป็น 85,982 KTOE ในช่วงเดียวกันของปีนี้หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.3 ทั้งนี้ จากการเติบโตทางเศรษฐกิจช่วง 3 ไตรมาสแรกปี 2554 ที่เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้วร้อยละ 3.1

2. การปล่อยก๊าซ CO₂ จากการใช้พลังงานแยกรายภาคเศรษฐกิจและชนิดเชื้อเพลิง

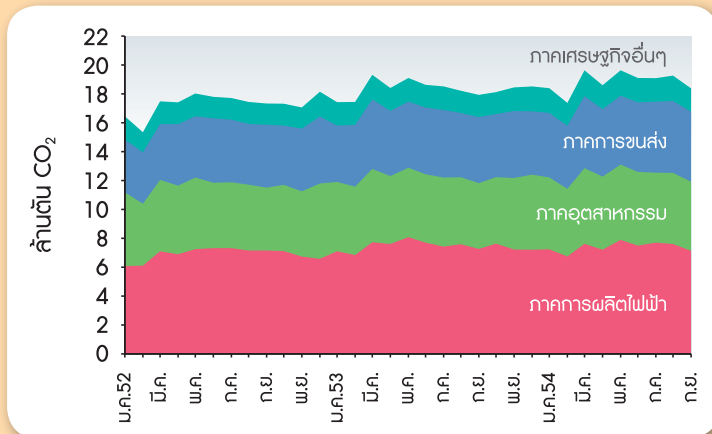
ในช่วง 3 ไตรมาสแรกปี 2554 เกือบทุกภาคเศรษฐกิจยังคงมีการปล่อยก๊าซ CO₂ เพิ่มขึ้น ยกเว้นภาคการผลิตไฟฟ้า โดยเชื้อเพลิงสำคัญที่มีสัดส่วนการปล่อยก๊าซ CO₂ จากการใช้พลังงานมากที่สุด ได้แก่ น้ำมันสำเร็จรูปและก๊าซธรรมชาติ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 36 และร้อยละ 34 ของการปล่อยก๊าซ CO₂ ของประเทศ

การปล่อยก๊าซ CO₂ รายภาคเศรษฐกิจ

หน่วย : ล้านตัน CO₂

	2552 (2009)	2553 (2010)	(ม.ค.-ก.ย.)		สัดส่วน (%)	การเปลี่ยนแปลง (%)		
			2553 (2010)	2554 (2011)		2552	2553	2554 (ม.ค.- ก.ย.)
ภาคการผลิตไฟฟ้า	84.0	90.6	68.2	67.5	41	-1.4	7.8	-1.1
ภาคอุตสาหกรรม	56.4	57.6	42.8	44.9	26	7.3	2.1	5.0
ภาคการขนส่ง	49.9	53.5	40.2	42.5	24	3.9	7.3	5.6
ภาคเศรษฐกิจอื่น ๆ	17.9	18.7	13.9	14.8	8	2.7	4.2	6.9
รวม	208.2	220.4	165.2	169.7	100	2.5	5.8	2.8

การปล่อยก๊าซ CO₂ รายภาคเศรษฐกิจ (ก.ย.)

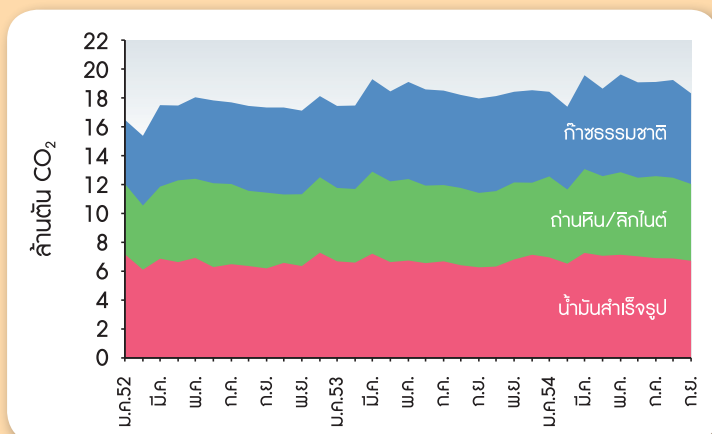


การปล่อยก๊าซ CO₂ รายชนิดเชื้อเพลิง

หน่วย : ล้านตัน CO₂

	2552 (2009)	2553 (2010)	(ม.ค.-ก.ย.)		สัดส่วน (%)	การเปลี่ยนแปลง (%)		
			2553 (2010)	2554 (2011)		2552	2553	2554 (ม.ค.- ก.ย.)
น้ำมันสำเร็จรูป	79.8	80.7	60.2	62.9	36	1.7	1.2	4.4
ถ่านหินลิกไนต์	62.4	63.9	48.3	49.9	29	0.4	2.3	3.2
ก๊าซธรรมชาติ	66.0	75.8	56.6	57.0	34	5.5	14.8	0.7
รวม	208.2	220.4	165.2	169.7	100	2.5	0.8	2.8

การปล่อยก๊าซ CO₂ รายชนิดเชื้อเพลิง (ก.ย.)



ทั้งนี้ ภาคอุตสาหกรรมและภาคการขนส่ง ซึ่งมีสัดส่วนการปล่อยก๊าซ CO₂ ใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 26 และร้อยละ 24 ของปริมาณการปล่อยก๊าซ CO₂ ของประเทศ โดยมีการปล่อยก๊าซที่ระดับ 44.9 และ 42.5 ล้านตัน CO₂ ตามลำดับ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้วร้อยละ 5.0 และร้อยละ 5.6 ตามลำดับ เช่นเดียวกับภาคเศรษฐกิจอื่น ๆ ซึ่งแม้จะมีสัดส่วนการปล่อยก๊าซ CO₂ เพียงร้อยละ 8 แต่มีปริมาณการปล่อยก๊าซเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้วถึงร้อยละ 6.9 ในขณะที่ภาคการผลิตไฟฟ้าซึ่งมีสัดส่วนการปล่อยก๊าซ CO₂ สูงสุด คือร้อยละ 41 ของปริมาณการปล่อยก๊าซ CO₂ ทั้งหมด ในช่วง 3 ไตรมาสแรกมีการปล่อยก๊าซ 67.5 ล้านตัน CO₂ ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้วร้อยละ 1.1 ตามการผลิตไฟฟ้าที่ลดลงร้อยละ 0.03 รายละเอียดดังภาพ

• **ภาคการผลิตไฟฟ้า** เชื้อเพลิงสำคัญที่ก่อให้เกิดการปล่อยก๊าซ CO₂ ในภาคการผลิตไฟฟ้า ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติและถ่านหิน/ลิกไนต์ ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 64 และร้อยละ 35 ของปริมาณการปล่อยก๊าซ CO₂ ในการผลิตไฟฟ้าทั้งหมด โดยในช่วงที่ผ่านมาก๊าซธรรมชาติและถ่านหิน/ลิกไนต์ยังคงมีแนวโน้มการปล่อยก๊าซ CO₂ สูงขึ้น ในขณะที่การปล่อยก๊าซ CO₂ จากการใช้น้ำมันสำเร็จรูป (น้ำมันดีเซลและน้ำมันเตา) ซึ่งโดยปกติใช้เป็นเชื้อเพลิงสำรองในการผลิตไฟฟ้า มีปริมาณการปล่อยก๊าซเพียงเล็กน้อยและค่อนข้างทรงตัวอยู่ในระดับคงที่

อย่างไรก็ดี ในช่วง 3 ไตรมาสแรกปี 2554 มีการปล่อยก๊าซ CO₂ จากการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าลดลง โดยอยู่ที่ระดับ 40.5 ล้านตัน CO₂ ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 6.9 ในขณะที่การปล่อยก๊าซ CO₂ จากการใช้ถ่านหิน/ลิกไนต์ในการผลิตไฟฟ้าช่วงดังกล่าวยังคงเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.5 โดยอยู่ที่ระดับ 26.3 ล้านตัน CO₂ ทั้งนี้ เนื่องจากในช่วงเดือนมิถุนายน-กรกฎาคม เกิดเหตุการณ์ท่อส่งก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทยรั่ว ทำให้ต้องลดการจ่ายก๊าซธรรมชาติให้โรงไฟฟ้า อันส่งผลให้ปริมาณการปล่อยก๊าซ CO₂ จากการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าดังกล่าวลดลงตามไปด้วย

• **ภาคอุตสาหกรรม** การปล่อยก๊าซ CO₂ จากกระบวนการผลิตภาคอุตสาหกรรมยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยเชื้อเพลิงสำคัญที่ก่อให้เกิดการปล่อยก๊าซ CO₂ ในภาคเศรษฐกิจนี้ ได้แก่ ถ่านหิน/ลิกไนต์ และก๊าซธรรมชาติ ซึ่งมีสัดส่วนการปล่อยก๊าซดังกล่าวร้อยละ 60 และร้อยละ 26 ตามลำดับ

ในช่วง 3 ไตรมาสแรกของปี 2554 มีการปล่อยก๊าซ CO₂ ในภาคอุตสาหกรรมรวมทั้งสิ้น 42.5 ล้านตัน CO₂ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 5.6 โดยถ่านหิน/ลิกไนต์มีการปล่อยก๊าซ CO₂ ที่ระดับ 23.5 ล้านตัน CO₂ ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 3.1 ตามปริมาณการใช้ถ่านหิน/ลิกไนต์ ในกระบวนการผลิตภาคอุตสาหกรรมช่วงดังกล่าวที่ลดลงร้อยละ 3.0

ในขณะที่การใช้ก๊าซธรรมชาติและน้ำมันสำเร็จรูป (น้ำมันดีเซล น้ำมันเตา น้ำมันก๊าด และ LPG) ยังคงมีแนวโน้มการปล่อยก๊าซ CO₂ เพิ่มขึ้น โดยในช่วง 3 ไตรมาสแรกมีการปล่อยก๊าซ CO₂ จากการใช้ก๊าซธรรมชาติที่ระดับ 12.8 ล้านตัน CO₂ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนถึงร้อยละ 23.9 เช่นเดียวกับการใช้น้ำมันสำเร็จรูปที่มีการปล่อยก๊าซ CO₂ ที่ระดับ 6.2 ล้านตัน CO₂ โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า

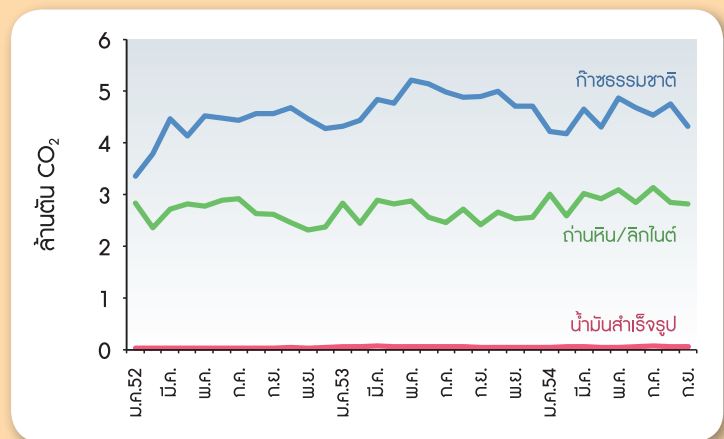
• **ภาคการขนส่ง** เชื้อเพลิงสำคัญที่ก่อให้เกิดการปล่อยก๊าซ CO₂ ในภาคการขนส่ง ได้แก่ น้ำมันสำเร็จรูป (น้ำมันเบนซิน ดีเซล น้ำมันเตา น้ำมันเครื่องบิน [เฉพาะในประเทศซึ่งมีปริมาณไม่มากนัก] และ LPG) ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 94 ของปริมาณการปล่อยก๊าซ CO₂ ในภาคการขนส่งทั้งหมด อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่ปี 2547 การปล่อยก๊าซ CO₂ จากการใช้น้ำมันสำเร็จรูปในภาคการขนส่งเริ่มมีแนวโน้มค่อนข้างคงที่ ในขณะที่การปล่อยก๊าซ CO₂ จากการใช้ก๊าซธรรมชาติ ที่แม้จะมีสัดส่วนน้อยเพียงร้อยละ 6 กลับมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เนื่องจากน้ำมันสำเร็จรูปมีราคาสูง ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการใช้ NGV เป็นเชื้อเพลิงในภาคขนส่งทดแทนน้ำมันเบนซินและดีเซล

การปล่อยก๊าซ CO₂ ภาคการผลิตไฟฟ้า

หน่วย : ล้านตัน CO₂

	2552 (2009)	2553 (2010)	(ม.ค.-ก.ย.)		สัดส่วน (%)	การเปลี่ยนแปลง (%)		
			2553 (2010)	2554 (2011)		2552	2553	2554 (ม.ค.- ก.ย.)
น้ำมันสำเร็จรูป	0.5	0.8	0.6	0.6	1	-55.1	53.3	-4.6
ถ่านหิน/ลิกไนต์	31.7	31.8	24.0	26.3	35	-2.0	0.2	9.5
ก๊าซธรรมชาติ	51.8	58.0	43.6	40.5	64	0.2	12.0	-6.9
รวม	84.0	90.6	68.2	67.5	100	-1.4	7.8	-1.1

การปล่อยก๊าซ CO₂ ภาคการผลิตไฟฟ้า แยกรายชนิดเชื้อเพลิง (ก.ย.)

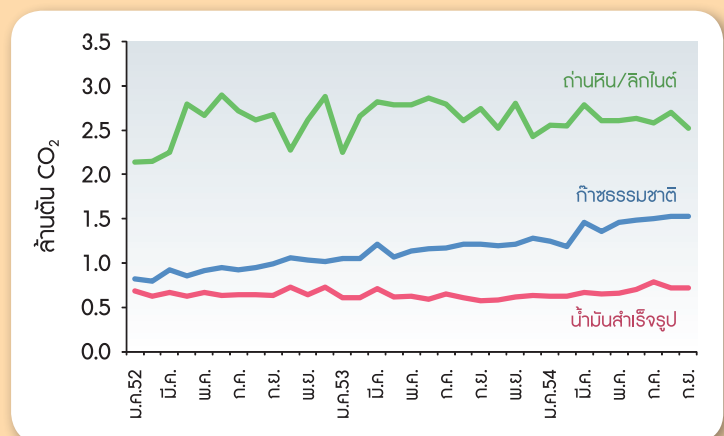


การปล่อยก๊าซ CO₂ ภาคอุตสาหกรรม

หน่วย : ล้านตัน CO₂

	2552 (2009)	2553 (2010)	(ม.ค.-ก.ย.)		สัดส่วน (%)	การเปลี่ยนแปลง (%)		
			2553 (2010)	2554 (2011)		2552	2553	2554 (ม.ค.- ก.ย.)
น้ำมันสำเร็จรูป	8.0	7.5	5.6	6.2	14	-10.3	-6.3	9.9
ถ่านหิน/ลิกไนต์	30.7	32.0	24.3	23.5	60	3.0	4.5	-3.1
ก๊าซธรรมชาติ	11.3	14.0	10.3	12.8	26	20.5	24.4	23.9
รวม	49.9	53.5	40.2	42.5	100	3.9	7.3	5.6

การปล่อยก๊าซ CO₂ ภาคอุตสาหกรรม แยกรายชนิดเชื้อเพลิง (ก.ย.)

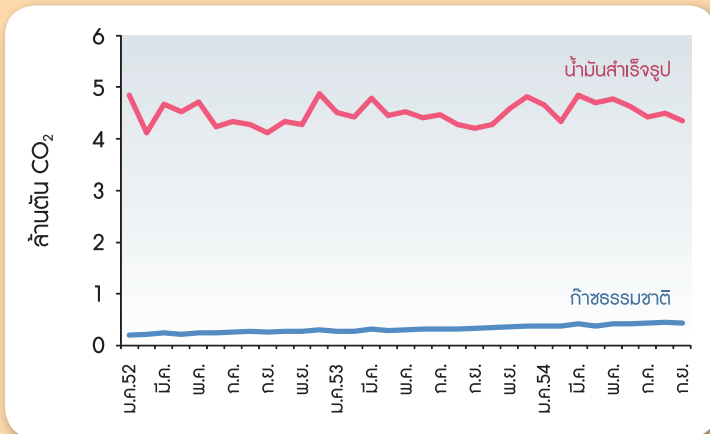


การปล่อยก๊าซ CO₂ ภาคการขนส่ง

หน่วย : ล้านตัน CO₂

	2552 (2009)	2553 (2010)	(ม.ค.-ก.ย.)		สัดส่วน (%)	การเปลี่ยนแปลง (%)		
			2553 (2010)	2554 (2011)		2552	2553	2554 (ม.ค.- ก.ย.)
น้ำมันสำเร็จรูป	53.3	53.7	40.1	41.2	94	4.8	0.7	2.9
ถ่านหินลิกไนต์	-	-	-	-	-	-	-	-
ก๊าซธรรมชาติ	3.0	3.8	2.8	3.7	6	84.1	26.8	34.7
รวม	56.4	57.6	42.8	44.9	100	7.3	2.1	5.0

การปล่อยก๊าซ CO₂ ภาคการขนส่ง แยกรายชนิดเชื้อเพลิง (ก.ย.)

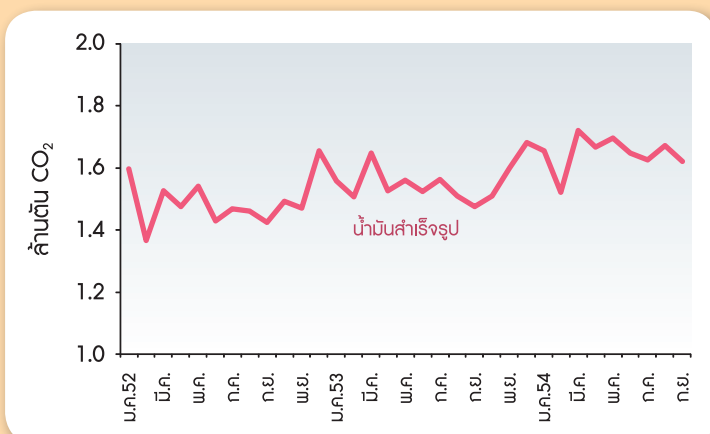


การปล่อยก๊าซ CO₂ ภาคเศรษฐกิจอื่น ๆ

หน่วย : ล้านตัน CO₂

	2552 (2009)	2553 (2010)	(ม.ค.-ก.ย.)		สัดส่วน (%)	การเปลี่ยนแปลง (%)		
			2553 (2010)	2554 (2011)		2552	2553	2554 (ม.ค.- ก.ย.)
น้ำมันสำเร็จรูป	17.9	18.7	13.9	14.8	100	2.7	4.2	6.9
ถ่านหินลิกไนต์	-	-	-	-	-	-	-	-
ก๊าซธรรมชาติ	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	17.9	18.7	13.9	14.8	100	2.7	4.2	6.9

การปล่อยก๊าซ CO₂ ภาคเศรษฐกิจอื่น ๆ แยกรายชนิดเชื้อเพลิง (ก.ย.)



ในช่วง 3 ไตรมาสแรกปี 2554 มีการปล่อยก๊าซ CO₂ จากการใช้น้ำมันสำเร็จรูป 41.2 ล้านตัน CO₂ เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 จากช่วงเดียวกันของปีที่แล้วซึ่งมีการปล่อยก๊าซ CO₂ 40.1 ล้านตัน CO₂ ในขณะที่การใช้ก๊าซธรรมชาติมีการปล่อยก๊าซ CO₂ ที่ระดับ 3.7 ล้านตัน CO₂ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนซึ่งมีการปล่อยก๊าซ CO₂ 2.8 ล้านตัน CO₂ ถึงร้อยละ 34.7 โดยเป็นการเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงตามปริมาณการใช้ NGV ภาคขนส่งช่วงดังกล่าวซึ่งมีการใช้เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้วถึงร้อยละ 34.7

• **ภาคเศรษฐกิจอื่น ๆ** การปล่อยก๊าซ CO₂ ในภาคเศรษฐกิจอื่น ๆ เกิดจากการใช้น้ำมันสำเร็จรูป (น้ำมันเบนซิน ดีเซล และ LPG) เช่นเดียวกับภาคการขนส่ง ทั้งนี้ ตลอดช่วงที่ผ่านมา มีแนวโน้มการปล่อยก๊าซ CO₂ จากการใช้น้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มสูงขึ้นมาโดยลำดับ โดยในช่วง 3 ไตรมาสแรกของปี 2554 มีการปล่อยก๊าซ CO₂ จากการใช้น้ำมันสำเร็จรูปรวม 14.8 ล้านตัน CO₂ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 6.9

3. ดัชนีการปล่อยก๊าซ CO₂ ภาคพลังงานของไทย

• การปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อการใช้พลังงาน

ในช่วง 3 ไตรมาสแรกของปี 2554 มีการปล่อยก๊าซ CO₂ เฉลี่ย 1.97 พันตัน CO₂ ต่อการใช้พลังงาน 1 KTOE ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนซึ่งมีการปล่อยก๊าซ CO₂ เฉลี่ย 2.00 พันตัน CO₂ ต่อการใช้พลังงาน 1 KTOE ร้อยละ 1.5 ทั้งนี้ ปัจจัยสำคัญเนื่องจากประเทศไทยมีการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นหลัก ซึ่งเชื้อเพลิงชนิดนี้มีการปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อหน่วยการใช้พลังงานต่ำกว่าเชื้อเพลิงฟอสซิลชนิดอื่น โดยในช่วง 3 ไตรมาสแรกของปีนี้มี การใช้ก๊าซธรรมชาติและก๊าซธรรมชาติเหลว (Liquid Natural Gas) ที่ระดับ 30,870 KTOE คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 44.0 ของปริมาณการใช้พลังงานเชิงพาณิชย์ขึ้นต้นเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้วซึ่งมีสัดส่วนการใช้ก๊าซธรรมชาติร้อยละ 43.7 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.1 อันส่งผลให้ สัดส่วนการปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อการใช้พลังงานของประเทศไทยในช่วงดังกล่าวลดลง

เมื่อเปรียบเทียบการปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อการใช้พลังงานของประเทศไทยกับต่างประเทศ พบว่า ประเทศไทยซึ่งมีอัตราการปล่อยก๊าซ CO₂ ช่วง 3 ไตรมาสแรกของปีนี้ที่ระดับเฉลี่ย 1.97 พันตัน CO₂ ต่อการใช้พลังงาน 1 KTOE นับเป็นอัตราที่ต่ำมากเมื่อเทียบกับทั้งค่าเฉลี่ยของประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปและประเทศในกลุ่มอาเซียนที่มีการปล่อยก๊าซ CO₂ ในช่วง 2.14–2.56 พันตัน CO₂ ต่อการใช้พลังงาน 1 KTOE รวมทั้งยังต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของโลกซึ่งมีการปล่อยก๊าซ CO₂ ค่อนข้างสูงคือเฉลี่ย 2.61 พันตัน CO₂ ต่อการใช้พลังงาน 1 KTOE

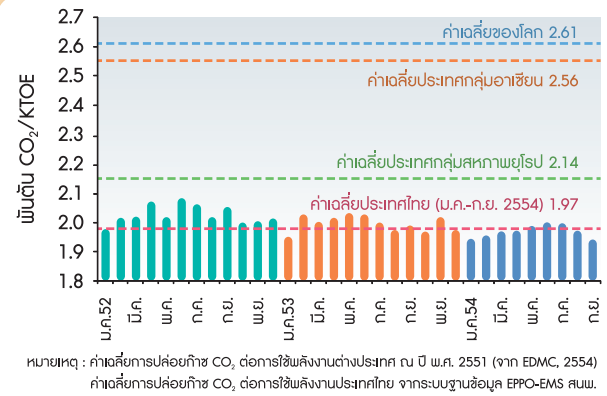
• **การปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อหน่วยการผลิตไฟฟ้า (kWh)** ในช่วง 20 ปีที่ผ่านมาประเทศไทยมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้า โดยมีการใช้ก๊าซธรรมชาติและถ่านหิน/ลิกไนต์เป็นเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าในสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่มีปริมาณการใช้น้ำมันสำเร็จรูปลดลงซึ่งจะส่งผลต่อสัดส่วนการปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อ kWh

ทั้งนี้ ในช่วง 3 ไตรมาสแรกของปี 2554 มีการปล่อยก๊าซ CO₂ เฉลี่ยที่ระดับ 0.544 กิโลกรัม CO₂ ต่อ 1 kWh ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนซึ่งมีการปล่อยก๊าซ CO₂ เฉลี่ยที่ระดับ 0.550 กิโลกรัม CO₂ ต่อ 1 kWh หรือลดลงร้อยละ 1.0

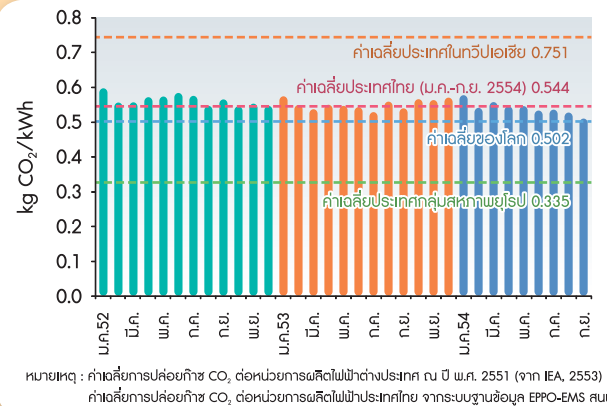
เมื่อเปรียบเทียบการปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อ kWh ของประเทศไทยกับต่างประเทศ พบว่า ประเทศไทยมีการปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อหน่วยการผลิตไฟฟ้าสูงกว่าค่าเฉลี่ยของโลกและกลุ่มสหภาพยุโรปที่มีการปล่อยก๊าซ CO₂ ในช่วง 0.335-0.502 กิโลกรัม CO₂ ต่อ 1 kWh เนื่องจากปัจจัยด้านเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้า โดยปี 2550 กลุ่มประเทศสหภาพยุโรปและของโลกมีการใช้นิวเคลียร์ซึ่งเป็นเชื้อเพลิงที่ไม่ก่อให้เกิดการปล่อยก๊าซ CO₂ ในการผลิตไฟฟ้าคิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 32 และร้อยละ 16 ของเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าทั้งหมดตามลำดับ อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียนซึ่งมีการปล่อยก๊าซ CO₂ เฉลี่ยที่ระดับ 0.751 กิโลกรัม CO₂ ต่อ 1 kWh นับได้ว่าประเทศไทยยังมีอัตราการปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อ kWh ในระดับต่ำกว่ามาก

• **การปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อ GDP** ในช่วงก่อนเกิดภาวะวิกฤตเศรษฐกิจปี 2541 ประเทศไทยมีแนวโน้มการปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อ GDP เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนมาอยู่ที่ระดับสูงสุดเฉลี่ย 52.86 ตัน CO₂ ต่อล้านบาท ในปี

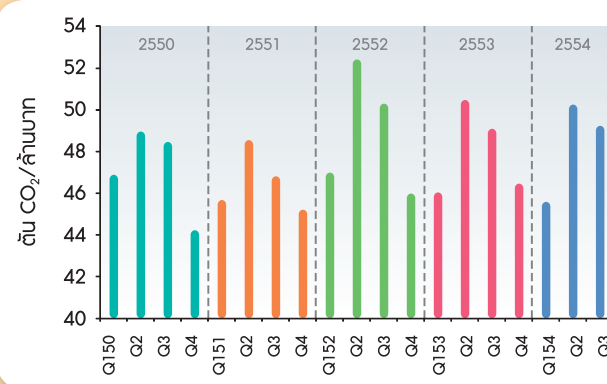
การปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อการใช้พลังงาน (ก.ย.)



การปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อหน่วยการผลิตไฟฟ้า (ก.ย.)



การปล่อยก๊าซ CO₂ ต่อ GDP (ก.ย.)



2541 หลังจากนั้นก็ลดต่ำลงจนในปี 2551 มีระดับต่ำสุดที่ 46.55 ตัน CO₂ ต่อล้านบาท

โดยช่วง 3 ไตรมาสแรกของปี 2554 มีการปล่อยก๊าซ CO₂ เฉลี่ยที่ระดับ 48.31 ตัน CO₂ ต่อล้านบาท ใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อนซึ่งมีการปล่อยก๊าซ CO₂ เฉลี่ย 48.48 ตัน CO₂ ต่อล้านบาท หรือลดลงเล็กน้อยร้อยละ 0.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยในไตรมาสที่ 3 ของปี 2554 มีการปล่อยก๊าซ CO₂ เฉลี่ยที่ระดับ 49.24 ตัน CO₂ ต่อล้านบาท ใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนซึ่งมีการปล่อยก๊าซ CO₂ เฉลี่ย 49.08 ตัน CO₂ ต่อล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นเล็กน้อยร้อยละ 0.3



กว่าจะได้ข้าวผัดหนึ่งจานสิ้นเปลืองพลังงานมากมาย
เรากินคุ้มค่ากับพลังงานที่เสียไปแล้วหรือยัง

“ข้าวผัด”

สร้างแรงบันดาลใจ ใช้พลังงานอย่างรู้คุณค่า

สิ่งที่พ่อทำ...คือแบบอย่างและแรงบันดาลใจ

ให้คนไทยทุกคนรู้คุณค่าและใช้พลังงานอย่างพอเพียง

ตลอดระยะเวลา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชทรงเป็นพระมหากษัตริย์ที่ทรงไว้ซึ่งทศพิธราชธรรม ทรงอุทิศพระองค์บำเพ็ญพระราชกรณียกิจนานัปการ เพื่อความผาสุกของอาณาประชาราษฎร์และความมั่นคงของประเทศ และด้วยพระวิสัยทัศน์อันกว้างไกลที่ทรงพยายามช่วยแก้ปัญหาต่าง ๆ โดยเฉพาะเรื่องพลังงานที่ให้ความสำคัญ ทรงริเริ่มศึกษา วิจัย ค้นคว้า ทดลอง และพัฒนาพลังงานทดแทนใหม่ ๆ หลากรูปแบบ อาทิ น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ไบโอดีเซล พลังน้ำ เพื่อนำมาใช้ทดแทนพลังงานจากฟอสซิล ซึ่งแสดงถึงพระอัจฉริยภาพ พระปรีชาสามารถ และสายพระเนตรอันยาวไกล กระทั่งทรงพลังงานได้เกิดพระเกียรติและยกย่องพระองค์ทรงเป็น “พระบิดาแห่งการพัฒนาพลังงานไทย” ยิ่งไปกว่านั้น แนวพระราชดำริเรื่อง “เศรษฐกิจพอเพียง” ยังเป็นหลักปรัชญาที่ประชาชนชาวไทยสามารถน้อมนำมาปรับใช้ได้ในชีวิตประจำวัน นับว่าพระองค์ทรงเป็นแบบอย่างแก่พสกนิกรอย่างแท้จริง

ร่วมใจน้อมเกล้าฯ ถวายพระพร “รวมพลัง ทำความดีถวายพ่อ”

เนื่องในโอกาสที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงเจริญพระชนมพรรษา 7 รอบ ในวันที่ 5 ธันวาคม 2554 ซึ่งนับเป็นปีมหามงคลยิ่งของประชาชนชาวไทย และยิ่งความปลาบปลื้มมาสู่พสกนิกรทุกหมู่เหล่า กระทรวงพลังงาน โดย สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) จึงเห็นถึงโอกาสอันดีที่จะรณรงค์ให้ประชาชนคนไทยทุกหมู่เหล่า ได้ร่วมใจน้อมเกล้าฯ ถวายพระพรด้วยการ “รวมพลังทำความดีถวายพ่อ” รวมทั้งรณรงค์ให้พสกนิกรชาวไทย น้อมนำพระราชจริยวัตรเรื่องการใช้พลังงานอย่างรู้คุณค่าของ พระองค์ท่านไปเป็นแรงบันดาลใจประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวัน จึงได้จัดทำภาพยนตร์ประชาสัมพันธ์ ชุด “ข้าวผัด” ซึ่งจะเป็นทางหนึ่งที่ช่วยให้ประเทศลดการใช้พลังงาน สามารถพึ่งพาตนเองด้านพลังงานได้อย่างยั่งยืนจากมือของพวกเรา ประชาชนชาวไทย

ภาพยนตร์ประชาสัมพันธ์รณรงค์การใช้ พลังงานอย่างรู้คุณค่า ชุด “ข้าวผัด”



กระทรวงพลังงาน โดย สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) เปิดตัวภาพยนตร์ประชาสัมพันธ์รณรงค์การใช้พลังงานอย่างรู้คุณค่า ชุด “ข้าวผัด” ภายใต้โครงการ “เทิดพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสสมโภชสิริมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 7 รอบ 5 ธันวาคม 2554” สร้างแรงบันดาลใจให้ประชาชนใช้พลังงานอย่างรู้คุณค่า โดยยกตัวอย่างข้าวผัด 1 จาน เท่ากับใช้น้ำมันเชื้อเพลิงถึง 1/2 ลิตร

ภาพยนตร์ประชาสัมพันธ์ ชุด “ข้าวผัด” มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างกระแสการมีส่วนร่วมของประชาชนทุกหมู่เหล่าให้ใช้พลังงานอย่างรู้คุณค่าตามรอยพระยุคลบาท และปลูกจิตสำนึกการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้เกิดแรงบันดาลใจและพฤติกรรมลดใช้พลังงานอย่างจริงจังจนเป็นนิสัย

เฉกเช่นเดียวกับภาพยนตร์ประชาสัมพันธ์ ชุด “ยาสีพระทนต์” ที่ สนพ.ได้จัดทำขึ้นเมื่อปี 2550

เนื้อเรื่องของภาพยนตร์ประชาสัมพันธ์ ชุดนี้อ้างอิงจากคำบอกเล่าของ ดร.สุเมธ ตันติเวชกุล กรรมการและเลขาธิการมูลนิธิชัยพัฒนา เมื่อครั้งตามเสด็จพระราชดำเนิน พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวไปปฏิบัติพระราชกรณียกิจ ณ จังหวัดเพชรบูรณ์ เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2527 ซึ่งพระราชจริยวัตรของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ด้านการใช้พลังงานอย่างรู้คุณค่าได้เป็นแบบอย่างก่อให้เกิดแรงบันดาลใจแก่ ดร.สุเมธ ตันติเวชกุล และข้าราชการบริพารที่ตามเสด็จ ทุกคนได้ตระหนักว่าสิ่งต่าง ๆ รอบตัวล้วนแต่ต้องใช้พลังงานมากมายในการผลิต ดังนั้น ควรคิดก่อนใช้ เพิ่มความเอาใจใส่ และรอบคอบ เพื่อไม่ก่อให้เกิดการสูญเปล่าของพลังงาน

น้อมนำพระราชจริยวัตร เรื่องการใช้พลังงาน เป็นแรงบันดาลใจ

นายพิชัย นริพทะพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน ได้กล่าวว่า ในโอกาสสมโภชสิริมหามงคลอันยิ่งใหญ่นี้ ถือว่าเป็นปีมหามงคลยิ่งของชาวไทย กระทรวงพลังงานจึงร่วมเทิดพระเกียรติ เชิญชวนให้ประชาชนชาวไทยทุกหมู่เหล่า ได้รวมพลังทำความดีถวายพ่อ ด้วยการรณรงค์ให้พสกนิกรชาวไทย น้อมนำพระราชจริยวัตรของพระองค์เรื่องการใช้พลังงานอย่างรู้คุณค่า ไปเป็นแรงบันดาลใจ และนำไปประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวัน



“นับเป็นโชคดีของประชาชนชาวไทยที่อยู่ภายใต้พระบรมโพธิสมภารของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว พระมหากษัตริย์ที่ทรงห่วงใยประชาชน ด้วยสายพระเนตรอันกว้างไกล พระองค์พระราชทานแนวทางการใช้พลังงานอย่างพอเพียง และทรงเป็นแบบอย่างในการดำเนินชีวิตด้วยความพอเพียงผ่านพระราชจริยวัตรอันเรียบง่าย กระทรวงพลังงานจึงได้น้อมนำพระราชจริยวัตรของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถ่ายทอดผ่านภาพยนตร์ประชาสัมพันธ์รณรงค์การใช้พลังงานอย่างรู้คุณค่า ชุด “ข้าวผัด” ”

ความประทับใจของบุคคลที่ตามเสด็จฯ และ
อยู่ในเหตุการณ์วันนั้น

นายมนูญ มุกข์ประดิษฐ์ กรรมการและ
รองเลขาธิการมูลนิธิชัยพัฒนา เป็นบุคคลหนึ่งที่ตาม



เสด็จฯ และอยู่ใน
เหตุการณ์วันนั้น
ได้ร่วมถ่ายทอด
ความประทับใจ
เมื่อ 30 ปีก่อน จาก
คำบอกเล่าของ
ดร.สุเมธ ตันติเวชกุล

“บ่ายวันหนึ่ง
หลัง กลับ จาก
ภารกิจ พวกเรา
ไม่ได้กินข้าวเลย
รีบไปที่ห้องอาหาร
เหลือเพียงข้าวผัด

ติดกันกระเพาะกับไข่ดาวแห้ง ๆ 3-4 ใบ พวกเรารีบตักมากินกัน
แต่มีจานหนึ่งตักวางไว้อยู่แล้ว ผมจะไปหยิบมา เสี่ยงตอบว่า
ของพระเจ้าอยู่หัว ท่านรับสั่งให้มาตัก พวกเราน้ำตาแทบไหล
ทรงเป็นถึงพระเจ้าแผ่นดินจะรับสั่งให้ทำถวายใหม่เท่าไรก็ได้
พระองค์ทรงเป็นแรงบันดาลใจให้พวกเรารู้คุณค่าของทุกสิ่ง
กว่าจะได้ข้าวผัดหนึ่งจานต้องสิ้นเปลืองพลังงานไปเท่าไร
ซึ่งเหตุการณ์นั้นได้กลายมาเป็นแรงบันดาลใจสำคัญที่ทำให้
คณะที่ตามเสด็จฯ รู้จักการใช้ชีวิตอย่างพอเพียง รู้จักคุณค่า
ของการใช้พลังงานมากขึ้น”

รวมพลังตามรอยพระยุคลบาทด้วยการใช้
พลังงานอย่างรู้คุณค่า

นายพิชัย นริพทะพันธุ์ ได้กล่าวเชิญชวนประชาชน
ชาวไทยให้รวมพลังตามรอยพระยุคลบาท

“สิ่งที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงทำ เป็น
แบบอย่างและเป็นแรงบันดาลใจให้คนไทยทุกคนรู้คุณค่า
และรู้จักใช้พลังงานอย่างพอเพียง เพื่อร่วมเทิดพระเกียรติ
พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ผมขอเชิญชวนให้ประชาชน
ทุกหมู่เหล่ารวมพลังตามรอยพระยุคลบาทด้วยการใช้พลังงาน
อย่างรู้คุณค่า เพราะนี่คือแนวทางที่ดีที่สุดในการลดการใช้
พลังงานอันมีส่วนช่วยในการลดปริมาณการใช้ทรัพยากร
และภาวะโลกร้อน พระราชจริยวัตรของพระบาทสมเด็จพระ
เจ้าอยู่หัว
ทำให้พวกเรา
ตระหนักว่า ทุกสิ่ง
ที่เราใช้บริโภคใน
ชีวิตประจำวัน
ล้วนแล้วแต่ใช้
พลังงานมหาศาล
ในการผลิตและ
ขนส่ง เราจึงควร
ใช้พลังงานอย่าง
รู้คุณค่าและให้เกิด
ประโยชน์สูงสุด”



ภาพยนตร์ประชาสัมพันธ์รณรงค์ให้ใช้พลังงาน
อย่างรู้คุณค่า ชุด “ข้าวผัด” นี้ จะเป็นแรงบันดาลใจ
ให้คนไทยทุกคนตระหนักถึงการใช้พลังงานอย่าง
รู้คุณค่า และส่งผลให้เกิดพฤติกรรมการประหยัด
พลังงานในชีวิตประจำวันโดยพร้อมเพรียงกัน
เพราะกว่าจะได้ข้าวผัด 1 จาน เท้ากับใช้น้ำมัน
เชื้อเพลิงมากถึง 1/2 ลิตร ดังนั้น การใช้พลังงานอย่าง
มีประสิทธิภาพและคิดก่อนใช้พลังงานทุกครั้ง จะช่วยให้ประเทศไทยสามารถ
ประหยัดพลังงานได้อย่างมหาศาล

พ.ร.บ.การส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550



จากการที่ประเทศไทยมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้การใช้พลังงานเพื่อตอบสนองกับความเจริญมีอัตราสูงขึ้นตามไปด้วย จึงเป็นภาระของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ต้องลงทุนในการจัดหาพลังงานทั้งจากภายในประเทศและภายนอกประเทศ เพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการ ดังนั้นกระทรวงพลังงานจึงได้มีการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. 2535 เพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์ด้านพลังงานที่เปลี่ยนแปลงไป

พระราชบัญญัติการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550 มีผลบังคับใช้มาตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2551 เป็นกฎหมายที่มีการแก้ไขปรับปรุงมาจากพระราชบัญญัติการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน พ.ศ. 2535 เพื่อให้มีความทันสมัยและลดขั้นตอนการปฏิบัติงานที่ไม่จำเป็น โดยไม่ได้ยกเลิกเนื้อความในฉบับเดิมแต่อย่างใด มีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

1. ให้รัฐมนตรีสามารถออกประกาศกระทรวงได้ ในกรณีที่มีการแก้ไขปัญหาหรือข้อกำหนดด้านวิชาการ รายละเอียดด้านเทคนิค หรือเรื่องที่เกิดการเปลี่ยนแปลงกะทันหันอันเนื่องมาจากสภาพเศรษฐกิจและสังคม รัฐมนตรีสามารถออกประกาศกระทรวงได้ทันที เพื่อเป็นการลดขั้นตอนการออกกฎหมายลำดับรองลงมา ส่งผลให้การแก้ไขปรับปรุงกฎหมายทำได้รวดเร็วมากยิ่งขึ้น

2. จัดให้มีการใช้ระบบการจัดการพลังงาน โดยกำหนดให้มีการอนุรักษ์พลังงานที่เน้นการมีส่วนร่วมของบุคคลมากยิ่งขึ้น เน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของบุคคลมากกว่าการปรับเปลี่ยนวัสดุอุปกรณ์เพื่ออนุรักษ์พลังงาน สร้างความตระหนักร่วมกัน ทั้งยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่องค์กร นอกจากนี้ ยังเป็นการลดค่าใช้จ่ายรวมไปถึงขั้นตอนการดำเนินงานด้านการอนุรักษ์พลังงานและความยั่งยืนของระบบการจัดการพลังงานด้วย

3. การก่อสร้างหรือต่อเติมอาคาร อาคารขนาดใหญ่ต้องได้รับการออกแบบตามมาตรฐานที่ได้รับไว้ในกฎกระทรวงเรื่องการออกแบบก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ ทั้งนี้ การออกแบบเพื่อก่อสร้างหรือต่อเติมอาคารขึ้นใหม่ผู้ออกแบบจะต้องออกแบบโดยคำนึงถึงการอนุรักษ์พลังงาน

เป็นหลัก เพื่อป้องกันปัญหาที่จะตามมาแทนการแก้ไขที่ปลายเหตุ

4. จัดให้มีกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของเครื่องจักร วัสดุและอุปกรณ์ การกำหนดค่ามาตรฐานประสิทธิภาพการใช้พลังงานขั้นต่ำสุดและการแสดงค่าประสิทธิภาพของเครื่องจักร วัสดุและอุปกรณ์ที่ผลิตและจำหน่ายนั้น เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้บริโภคในการเลือกใช้อุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ความต้องการพลังงานลดลง นอกจากนี้ ยังจัดให้มีการสนับสนุนการวิจัยด้านเทคโนโลยี และการขยายขอบข่ายการสนับสนุนทุกภาคส่วน เพื่อพัฒนาการผลิตเครื่องจักร วัสดุและอุปกรณ์ที่สามารถอนุรักษ์พลังงานได้ดียิ่งขึ้น

5. การโอนย้ายกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน แต่เดิมกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานสังกัดอยู่กับกระทรวงการคลัง และเปลี่ยนให้ย้ายมาสังกัดกระทรวงพลังงานแทน เพื่อให้เกิดความรวดเร็วและคล่องตัวในการดำเนินงาน

6. การแก้ไขปรับปรุงหลักเกณฑ์และการดำเนินการของกองทุนฯ ในการดำเนินการของกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน มีบางขั้นตอนหรือบางวิธีการที่ทำให้มีการส่งเงินเข้ากองทุนฯ ไม่ตรงตามเวลาที่กำหนด ไม่ครบตามจำนวน มีขั้นตอนในการเบิกจ่ายล่าช้า ซึ่งอาจส่งผลต่อโครงการหรือกิจกรรมเพื่อการอนุรักษ์พลังงานได้ จึงจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมและสมเหตุสมผลในการดำเนินการ เพื่อความยุติธรรมสำหรับทุกฝ่าย

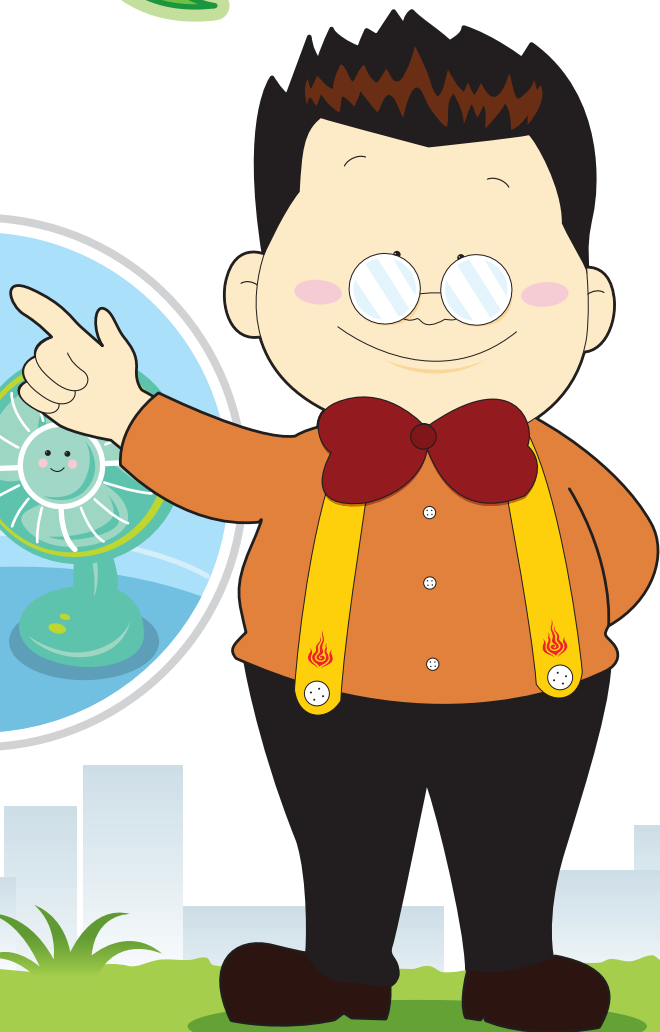
7. จัดให้มีระบบตรวจสอบและรับรอง โดยการมอบหมายให้บุคคลเป็นผู้ตรวจสอบและรับการจัดการพลังงานแทนเจ้าหน้าที่ ทำให้สามารถแก้ไขปัญหาการขาดแคลนบุคลากรของเจ้าหน้าที่รัฐในการตรวจสอบและปัญหาการว่างงานของภาคเอกชนได้ นอกจากนี้ ยังลดขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินงานและการปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อให้การดำเนินการสะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ดี แม้ว่าขณะนี้พระราชบัญญัติการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550 จะประกาศใช้อย่างเป็นทางการ ทว่าในส่วนของกฎหมายลูกฉบับใหม่ที่จะมารองรับนั้นยังคงอยู่ในขั้นตอนการร่าง และจะมีการประกาศใช้ในโอกาสต่อไป



กลอนประหยัดพลังงาน

หลายคนไปหนึ่งคัน ลดน้ำมันประหยัดดี
 พัดลมคอมทิว ปิดทันทีถอดปลั๊กไฟ
 พอเพียงพอและประหยัด ปฏิบัติเป็นนิสัย
 เชื้อมัน...เราทำได้ ประหยัดใช้พลังงาน



ความรู้เรื่อง บ้านดิน



เกมพลังงานฉบับนี้ขอทดสอบความรู้ของคุณผู้อ่านเกี่ยวกับบ้านดิน บ้านที่อยู่แล้วแสนสบายใจ เพราะใช้ต้นทุนต่ำกว่าบ้านที่สร้างด้วยปูนซีเมนต์ และยังช่วยให้ผู้อยู่อาศัยในบ้านดินได้ลดการใช้พลังงานอีกด้วย หลังจากที่ได้อ่านเรื่อง บ้านดิน อีกหนึ่งทางเลือกบ้านอนุรักษ์พลังงาน กันไปแล้ว มาลองตอบคำถามดูว่า คุณรู้จักบ้านดินดีแค่ไหน โดยเติมคำตอบที่ถูกต้องลงในช่องว่าง ถ้าพร้อมแล้วลงมือได้เลย

- วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการทำบ้านดินเป็นสิ่งที่หาได้ง่ายในธรรมชาติ ได้แก่ ดิน เศษวัสดุทางการเกษตร และ _____
- เศษวัสดุทางการเกษตรที่นำมาใช้สร้างบ้านดินได้ เช่น แกลบ _____ หญ้า _____
- ในประเทศไทยมีการนำแนวคิดการสร้างบ้านดินมาประยุกต์ให้เข้ากับสังคมยุคใหม่ ทำให้การสร้างบ้านดินกลับมาได้รับความนิยมอีกครั้งในช่วง _____ ปีที่ผ่านมา
- บ้านดินลดการใช้พลังงานได้ถึง _____ เมื่อเทียบกับการอาศัยในบ้านที่สร้างด้วยปูนซีเมนต์
- ดินที่เหมาะสมในการนำมาใช้สร้างบ้านดิน ได้แก่ ดินร่วนปนทราย และ _____
- การที่วัตถุดิบหลักที่ใช้ในการก่อสร้างบ้านดินเป็นวัตถุดิบจากธรรมชาติโดยไม่ผ่านกระบวนการผลิตที่ซับซ้อน ทำให้ช่วยลดการปล่อย _____ ที่เป็นตัวการให้เกิดภาวะโลกร้อน
- คุณสมบัติของดินมี _____ จึงช่วยบรรเทาความผันผวนของอุณหภูมิภายนอกได้
- ปัจจุบันในประเทศไทยได้มีการก่อสร้างบ้านดินแนวใหม่แล้วประมาณ _____ หลัง

ท่านผู้อ่านสามารถร่วมสนุก โดยส่งคำตอบพร้อมชื่อ-ที่อยู่และเบอร์โทรศัพท์ (ตัวบรรจง) มาที่ โทรสาร 0 2247 2363 หรือ บจก.ไดเร็คชั่น แพลน 539/2 อาคารมหานครยิบซัม ชั้น 22A ถนนศรีอยุธยา แขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 วงเล็บมุมซองว่า เกมพลังงาน ผู้ที่ตอบถูก 5 ท่าน จะได้รับของรางวัลส่งให้ถึงบ้าน

ชื่อ-นามสกุล.....
 ที่อยู่.....
 โทรศัพท์..... โทรสาร..... E-mail.....

คณะทำงานวารสารนโยบายพลังงาน มีความประสงค์จะสำรวจความคิดเห็นของท่านผู้อ่าน เพื่อนำข้อมูลมาประกอบ
การปรับปรุงวารสารนโยบายพลังงานให้ดียิ่งขึ้น ผู้ร่วมแสดงความคิดเห็น 10 ท่านแรกจะได้รับของที่ระลึกจากคณะทำงานฯ เพียงแต่ท่าน
ตอบแบบสอบถามและเขียนชื่อ-ที่อยู่ให้ชัดเจน ส่งไปที่ คณะทำงานวารสารนโยบายพลังงาน สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน
เลขที่ 121/1-2 ถ.เพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กทม. 10400 หรือโทรสาร 0 2612 1358

หากท่านต้องการสมัครสมาชิกวารสารฯ รูปแบบไฟล์ pdf สมัครได้ที่ e-mail : eppodp01@gmail.com



ชื่อ-นามสกุล.....หน่วยงาน.....

อาชีพ/ตำแหน่ง.....โทรศัพท์.....

ที่อยู่.....อีเมล.....

กรุณากำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ○ และเติมข้อความที่สอดคล้องกับความต้องการของท่านลงในช่องว่าง

- ท่านอ่าน “วารสารนโยบายพลังงาน” จากที่ใด
 - ☐ ที่ทำงาน/หน่วยงานที่สังกัด
 - ☐ ที่บ้าน
 - ☐ หน่วยงานราชการ/สถานศึกษา
 - ☐ ห้องสมุด
 - ☐ www.eppo.go.th
 - ☐ อื่นๆ.....
- ท่านอ่าน “วารสารนโยบายพลังงาน” ในรูปแบบใด
 - ☐ แบบรูปเล่ม
 - ☐ ไฟล์ pdf ทางอีเมล
 - ☐ E-Magazine
- ท่านอ่าน “วารสารนโยบายพลังงาน” เพราะเหตุใด
 - ☐ ข้อมูลเป็นประโยชน์ต่อการทำงาน
 - ☐ ข้อมูลหาได้ยากจากแหล่งอื่น
 - ☐ ข้อมูลอยู่ในความสนใจ
 - ☐ มีคนแนะนำให้อ่าน
 - ☐ อื่นๆ.....
- ท่านใช้เวลาอ่าน “วารสารนโยบายพลังงาน” กี่นาที
 - ☐ 0-10 นาที
 - ☐ 11-20 นาที
 - ☐ 21-30 นาที
 - ☐ 31-40 นาที
 - ☐ 41-50 นาที
 - ☐ 51-60 นาที
 - ☐ มากกว่า 60 นาที
- ความพึงพอใจต่อรูปแบบ “วารสารนโยบายพลังงาน”

ปก	ความน่าสนใจ	☐ มาก	☐ ปานกลาง	☐ น้อย
เนื้อหา	สอดคล้องกับเนื้อหา	☐ มาก	☐ ปานกลาง	☐ น้อย
	ตรงความต้องการ	☐ มาก	☐ ปานกลาง	☐ น้อย
	นำไปใช้ประโยชน์ได้	☐ มาก	☐ ปานกลาง	☐ น้อย
	ความทันสมัย	☐ มาก	☐ ปานกลาง	☐ น้อย
ภาพประกอบ	ความน่าสนใจ	☐ มาก	☐ ปานกลาง	☐ น้อย
	สอดคล้องกับเนื้อหา	☐ มาก	☐ ปานกลาง	☐ น้อย
	ทำให้เข้าใจเนื้อเรื่องดีขึ้น	☐ มาก	☐ ปานกลาง	☐ น้อย
	ขนาด	☐ เล็กไป	☐ พอดี	☐ ใหญ่ไป
สำนวนการเขียน	ความเข้าใจ	☐ ง่าย	☐ ยาก	☐ ไม่เข้าใจ
ขนาดตัวอักษร		☐ เล็กไป	☐ พอดี	☐ ใหญ่ไป
รูปแบบตัวอักษร		☐ อ่านง่าย	☐ อ่านยาก	
การใช้สี		☐ ชัดตา	☐ สบายตา	
ขนาดรูปเล่ม		☐ เล็กไป	☐ พอดี	☐ ใหญ่ไป
- ระยะเวลาการเผยแพร่ “วารสารนโยบายพลังงาน” ที่ท่านต้องการ
 - ☐ ราย 1 เดือน
 - ☐ ราย 2 เดือน
 - ☐ ราย 3 เดือน
- ท่านเคยอ่าน “วารสารนโยบายพลังงาน” บนเว็บไซต์ของสำนักงานหรือไม่
 - ☐ เคย
 - ☐ ไม่เคย
- ท่านสนใจรับ “วารสารนโยบายพลังงาน” รูปแบบใด
 - ☐ แบบเล่ม (ส่งไปรษณีย์)
 - ☐ แบบไฟล์ pdf (ส่งอีเมล)
 - ☐ แบบ E-Magazine (อ่านทางเว็บไซต์)
- ท่านสนใจรับไฟล์วารสารทางอีเมลหรือไม่
 - ☐ สนใจ (โปรดกรอกอีเมล.....)
 - ☐ ไม่สนใจ

- ท่านมีเพื่อนที่สนใจรับไฟล์วารสารทางอีเมลหรือไม่
 - ☐ มี (โปรดกรอกอีเมล.....)
 - ☐ ไม่มี

- คอลัมน์ภายใน “วารสารนโยบายพลังงาน” ที่ท่านชื่นชอบ (โปรดทำเครื่องหมาย ✓)

ประเด็น	มาก	ปานกลาง	น้อย
สรุปข่าวพลังงานรายไตรมาส			
ภาพเป็นข่าว			
สกู๊ป			
สัมภาษณ์พิเศษ			
สถานการณ์พลังงานไทย			
สถานการณ์พลังงานเชื้อเพลิง			
ศัพท์พลังงาน			
เกมพลังงาน			
เทคโนโลยีพลังงานจากต่างประเทศ			
กฎหมายด้านพลังงาน			

- “วารสารนโยบายพลังงาน” มีประโยชน์อย่างไร

ประเด็น	มาก	ปานกลาง	น้อย
ทำให้รู้และเข้าใจเรื่องพลังงาน			
ทำให้รู้สถานการณ์พลังงาน			
นำไปใช้ในชีวิตประจำวันได้			
ได้รับความรู้รอบตัว			
อื่นๆ.....			
.....			
.....			
.....			

- ท่านต้องการให้ “วารสารนโยบายพลังงาน” เพิ่มคอลัมน์เกี่ยวกับอะไรบ้าง

.....

.....

.....

- ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

ขอขอบคุณทุกท่านที่ตอบแบบสอบถามความคิดเห็น



“ไบโอดีเซลจากไขมันไก่”

หาง่าย ต้นทุนต่ำ เพื่อพลังงานยั่งยืน

ไบโอดีเซลเป็นหนึ่งในพลังงานทดแทนในรูปแบบเชื้อเพลิงเหลวที่สามารถนำมาใช้แทนน้ำมันดีเซลได้โดยไม่ต้องดัดแปลงเครื่องยนต์ เมื่อพูดถึงวัตถุดิบที่นำมาผลิตไบโอดีเซล คนส่วนใหญ่ก็นึกถึงพืช เช่น ปาล์ม ข้าวโพด เมล็ดทานตะวัน ถั่วเหลือง ฯลฯ แต่มีคนจำนวนไม่มากนักที่จะนึกถึงไขมันสัตว์ เช่น ไขมันไก่ ไขมันวัว ไขมันหมู ฯลฯ ซึ่งสามารถนำมาผลิตเป็นไบโอดีเซลได้เช่นกัน เรากำลังพูดถึงไบโอดีเซลที่ได้จากไขมันไก่ ซึ่งกำลังได้รับความสนใจและถือว่าเป็นอีกหนึ่งวัตถุดิบที่หาได้ง่ายและราคาถูก



จากภาวะราคาน้ำมันดีเซลที่เพิ่มขึ้น บริษัทผู้ผลิตน้ำมันต่าง ๆ ควรหันมาให้ความสนใจกับไบโอดีเซลซึ่งสามารถผลิตได้จากเศษเหลือทิ้งจากภาคอุตสาหกรรมซึ่งมีราคาต้นทุนต่ำอย่างเช่น ไขมันไก่คุณภาพต่ำจากโรงงานแปรรูปเนื้อสัตว์ต่าง ๆ ด้วยเหตุนี้ นักวิจัยทางด้านเคมีแห่งมหาวิทยาลัยอาคันซัสในสหรัฐอเมริกา จึงได้ทำวิจัยและพัฒนาการผลิตไบโอดีเซลจากไขมันไก่ขึ้น เพื่อให้ได้เป็นเชื้อเพลิงที่สะอาด มีประสิทธิภาพ และสามารถใช้เป็นเชื้อเพลิงในเชิงพาณิชย์ได้ในอนาคต

ไขมันไก่ที่ใช้ในการวิจัยนี้เป็นไขมันไก่คุณภาพต่ำที่ได้จากโรงงานแปรรูปเนื้อสัตว์ นำมาผ่านกระบวนการผลิตกระบวนการใหม่ que เรียกว่า ซูเปอร์คริติคัล เมทานอล ทริตเมนต์ (Supercritical methanol treatment) เป็นกระบวนการละลายไขมันไก่ด้วยความร้อนสูงและความดันสูงจนถึงจุดเดือดของไขมันซึ่งอยู่ที่ 325 องศาเซลเซียส

เมื่อถึงจุดเดือด ไขมันไก่จะระเหยกลายเป็นไอและคงเหลือส่วนที่เป็นของเหลวไว้ จากนั้นนำของเหลวที่ได้มาผสมกับเมทานอลเข้มข้นในอัตราส่วน 40 ต่อ 1 และใช้โซเดียมไฮดรอกไซด์เป็นตัวเร่งปฏิกิริยา และได้ออกมาเป็นไบโอดีเซล 89%

ในอดีตความพยายามในการผลิตไบโอดีเซลจากไขมันไก่ต้องพบกับปัญหาและยังไม่สามารถนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์ได้ เนื่องจากปริมาณเมทานอลที่ใช้ยังไม่เหมาะสม เกิดไขสบู่ในระหว่างกระบวนการผลิต และใช้เวลานานในการทำปฏิกิริยา แต่เมื่อเปลี่ยนมาใช้กระบวนการซูเปอร์คริติคัล เมทานอล ทริตเมนต์ แล้ว ความร้อนสูงที่ใช้ในกระบวนการนี้ได้ทำลายไขมันไปจนหมดสิ้น จึงทำให้ปัญหาการเกิดไขสบู่หมดไป

อย่างไรก็ตาม การผลิตไบโอดีเซลจากไขมันไถ่ยังคงอยู่ในช่วงของการพัฒนาเพื่อให้มีประสิทธิภาพ เป็นแหล่งเชื้อเพลิงที่น่าเชื่อถือมากขึ้น และสามารถนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์ได้ แม้ว่าปัจจุบันจะมีไบโอดีเซลที่ผลิตจากพืชต่าง ๆ อาทิ ถั่วเหลืองและปาล์ม แต่การผลิตจากพืชเหล่านี้มีต้นทุนการผลิตที่สูง ทำให้ไบโอดีเซลมีราคาสูงอยู่ ดังนั้นหากสามารถใช้ไขมันไก่เพื่อผลิตไบโอดีเซลในเชิงพาณิชย์ได้จะทำให้มีต้นทุนการผลิตต่ำลง ซึ่งจะส่งผลให้ราคาขายถูกลง นอกจากนี้ การผลิตไบโอดีเซลจากไขมันไถ่ยังส่งเสริมให้อุตสาหกรรมการผลิตไบโอดีเซลเติบโตมากขึ้นด้วย



Biofuel เชื้อเพลิงชีวภาพ เชื้อเพลิงรักษาสีสิ่งแวดล้อม



สำนักงานนโยบาย
และแผนพลังงาน
กระทรวงพลังงาน