

ประชุมระดมความคิดเห็น

แผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง (OIL PLAN)

โดย กรมธุรกิจพลังงาน

วันพุธที่ 29 กรกฎาคม 2558



THAILAND INTEGRATED ENERGY BLUEPRINT

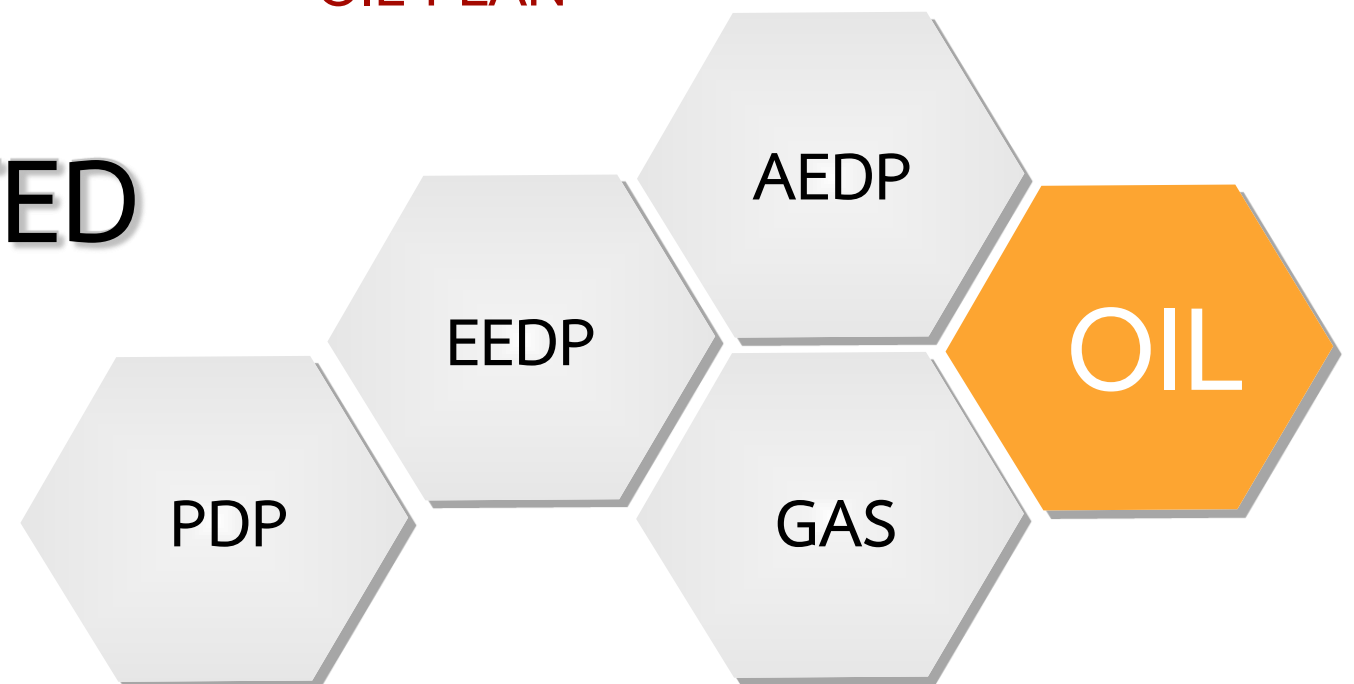
SECURITY

ECONOMY

ECOLOGY

แผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง

OIL PLAN





หลักการจัดทำแผนบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง OIL PLAN

วัตถุประสงค์

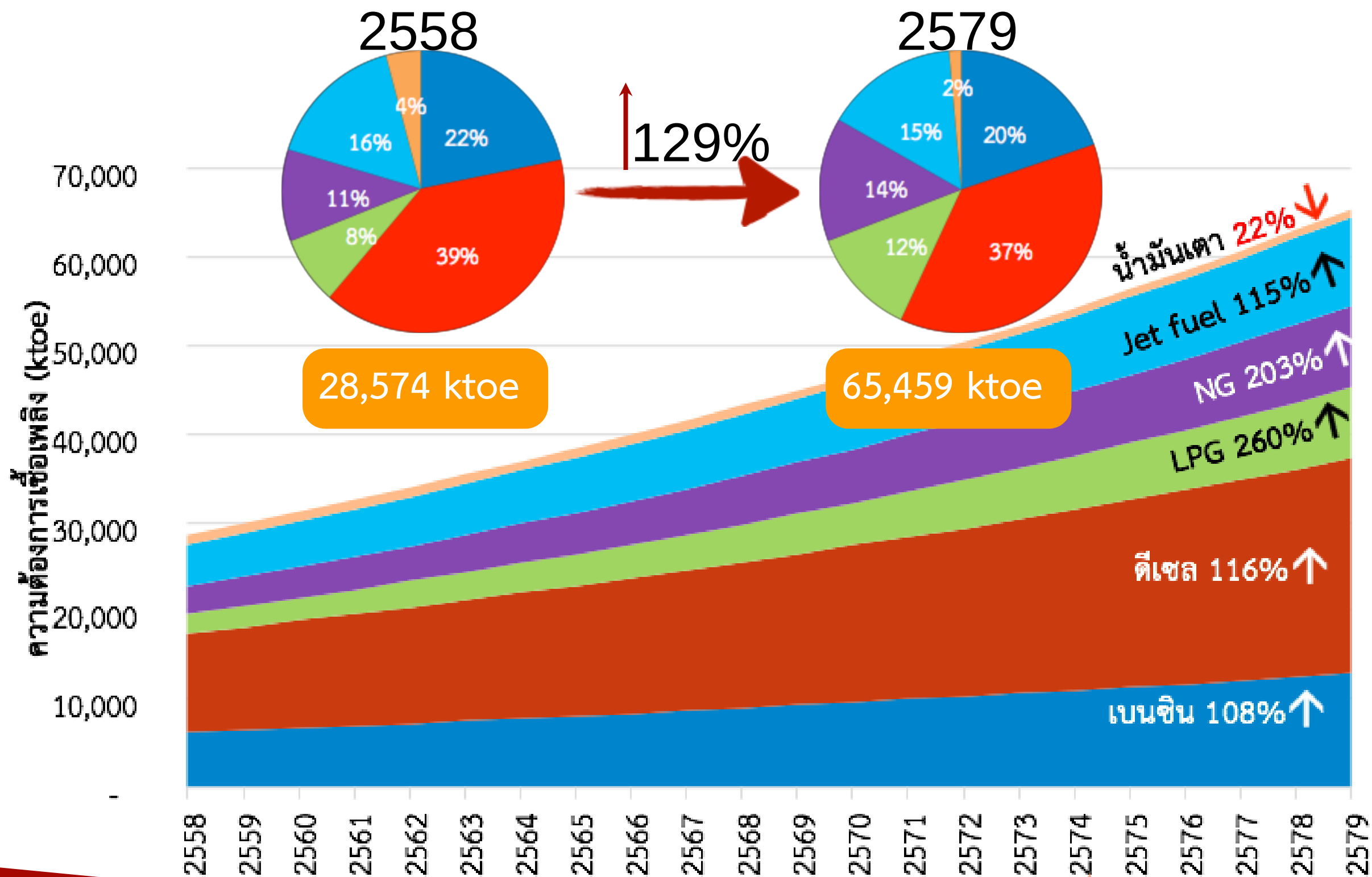
1. เพิ่มความมั่นคงทางพลังงาน
(security)
2. เพิ่มประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจ
(ECONOMY)
3. รักษาสิ่งแวดล้อม
(ECOLOGY)





ประเมินความต้องการเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง (BAU)

ความต้องการเชื้อเพลิงภาคขนส่ง (2558-2579)

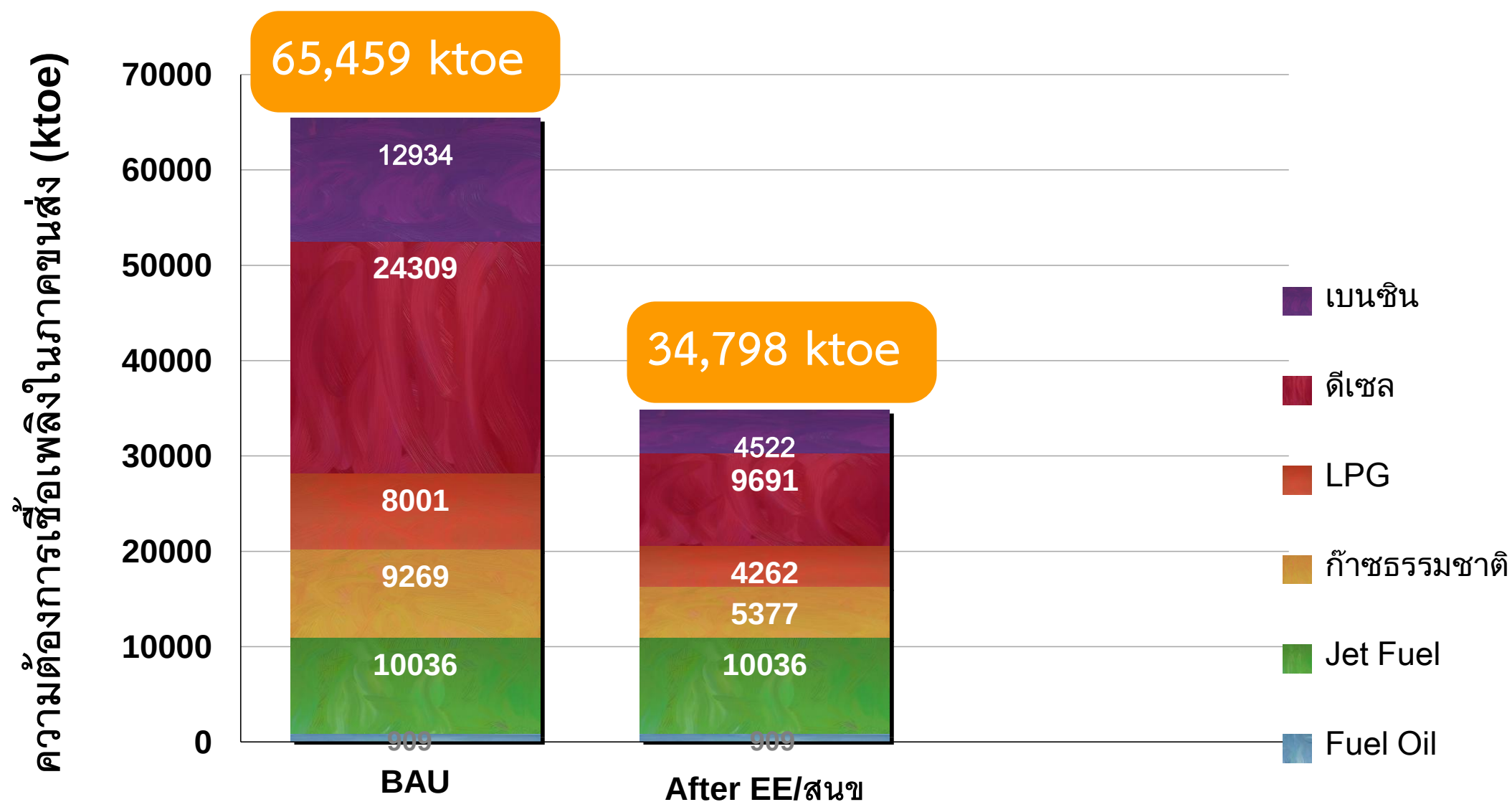




ประเมินความต้องการเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง

สัดส่วนน้ำมันเชื้อเพลิง ณ ปี 2579

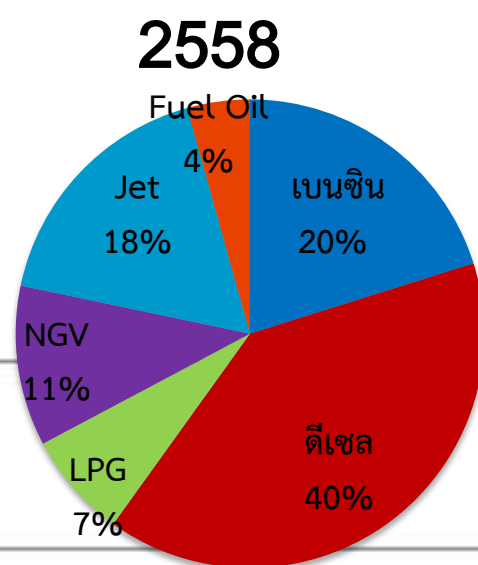
สัดส่วนน้ำมันเชื้อเพลิง ณ ปี 2579 ในกรณีต่าง ๆ



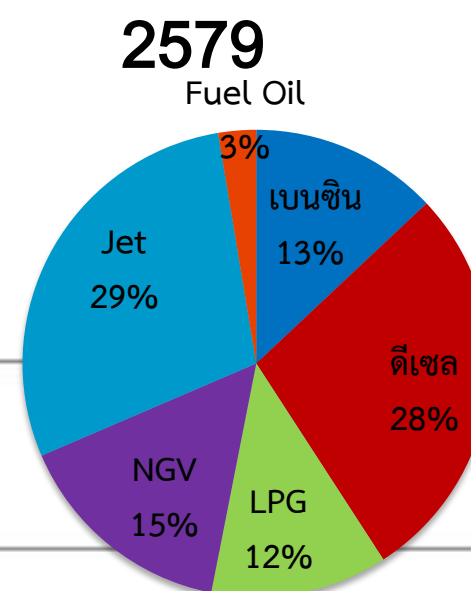


ประเมินความต้องการเชื้อเพลิงในภาคขนส่งปี 2558-2579 หลังมีมาตรการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงตามแผน EEDP

ความต้องการเชื้อเพลิงภาคขนส่ง (2558-2579)

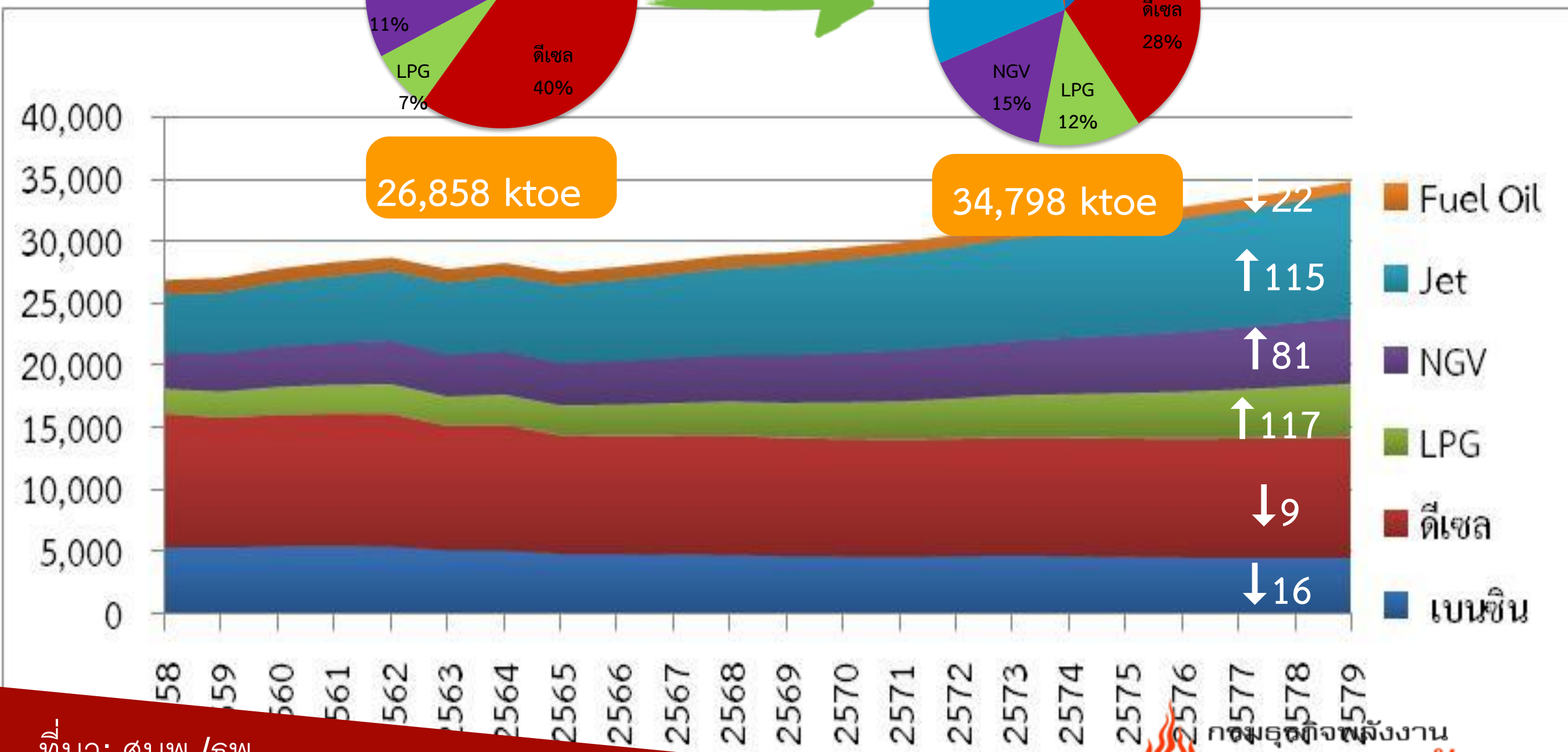


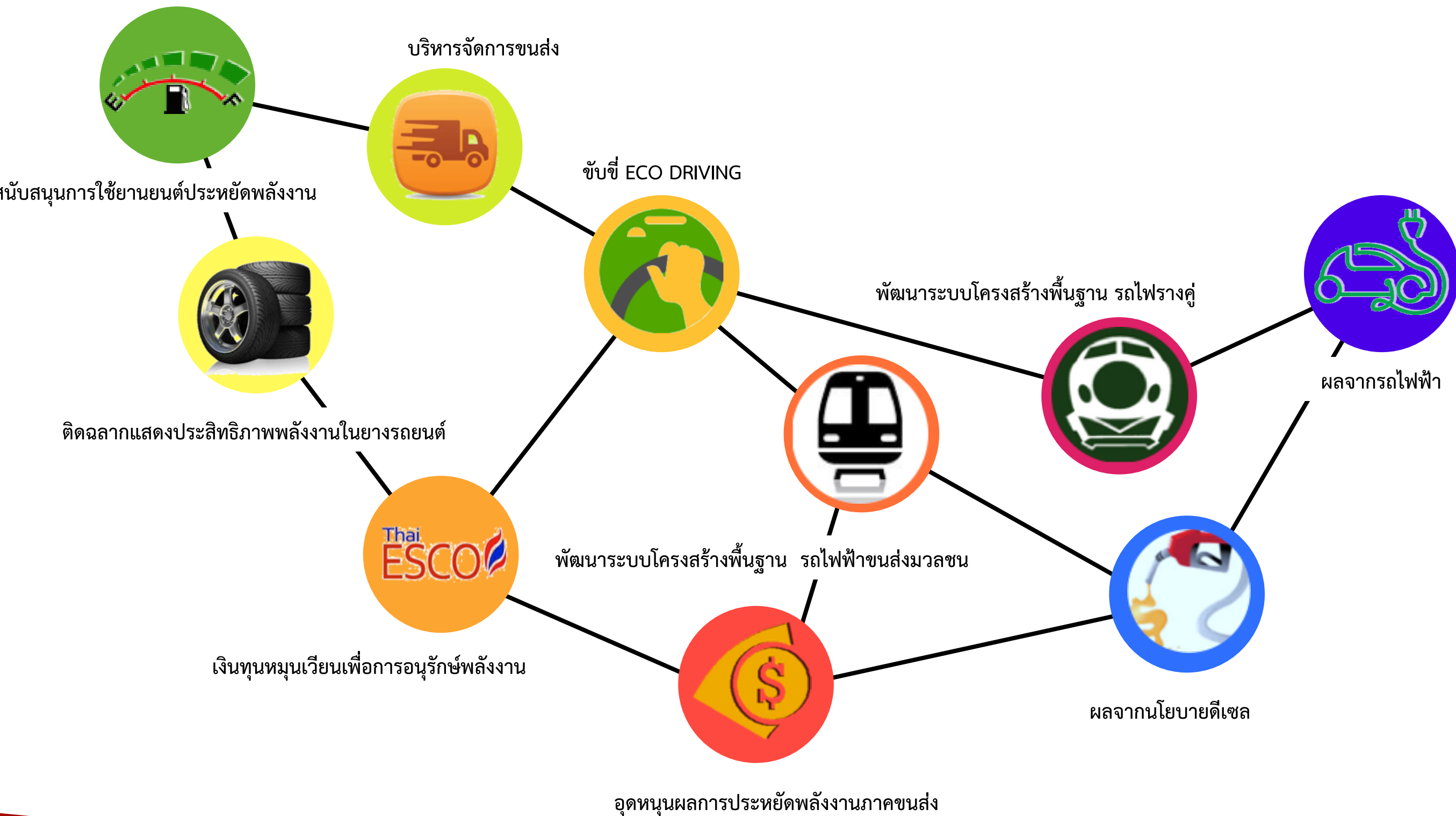
26,858 ktoe

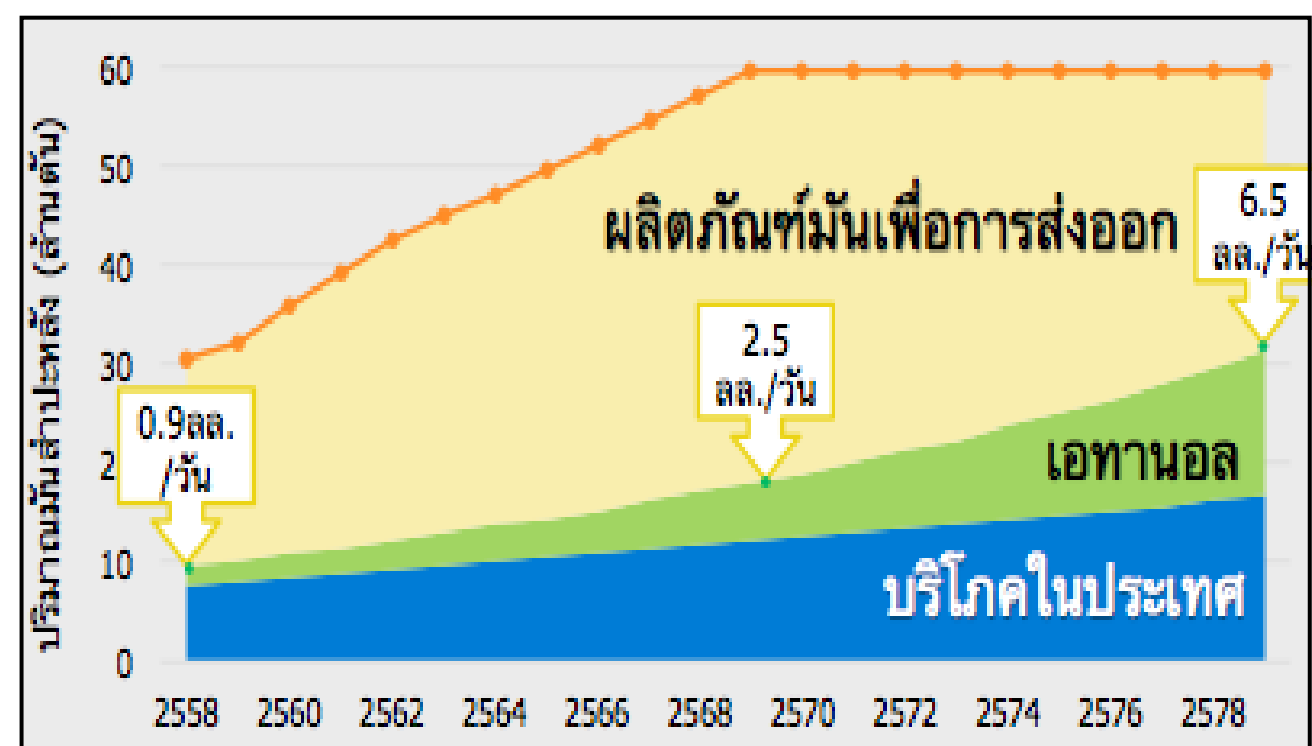
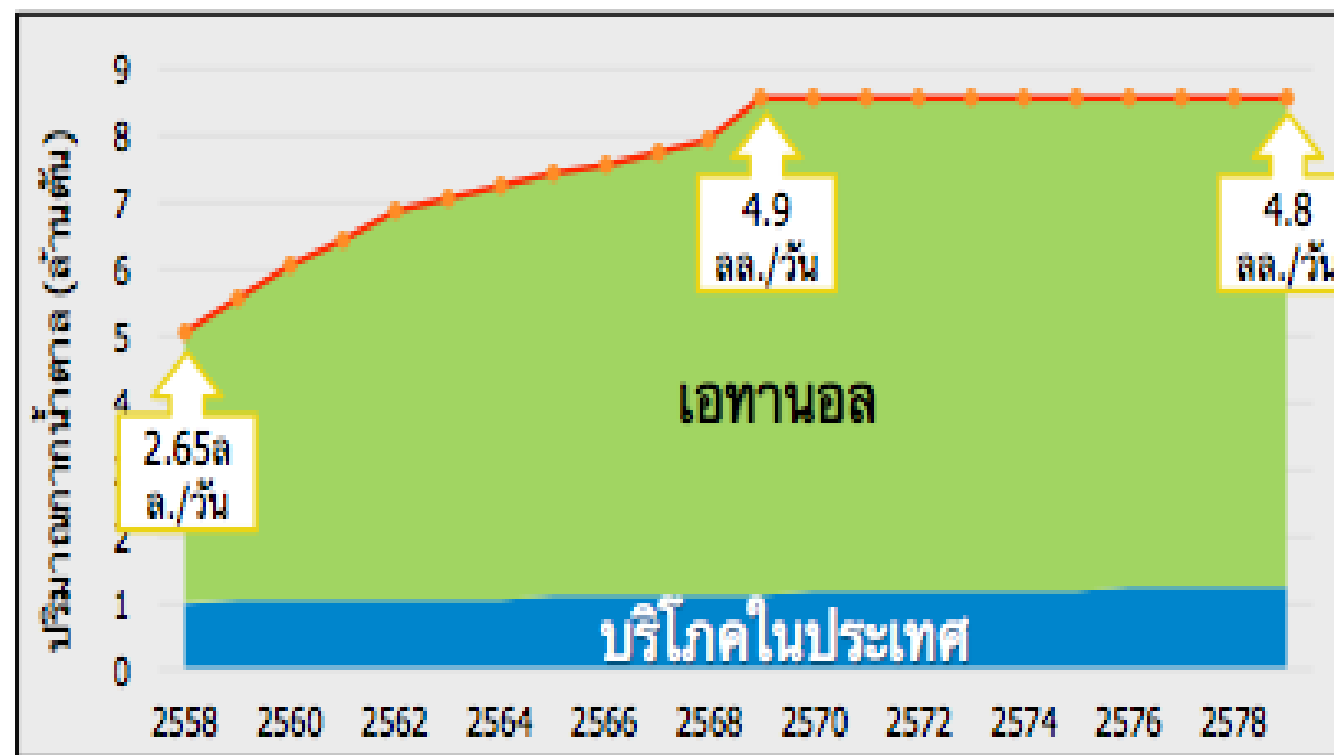


34,798 ktoe

30%







เอทานอล

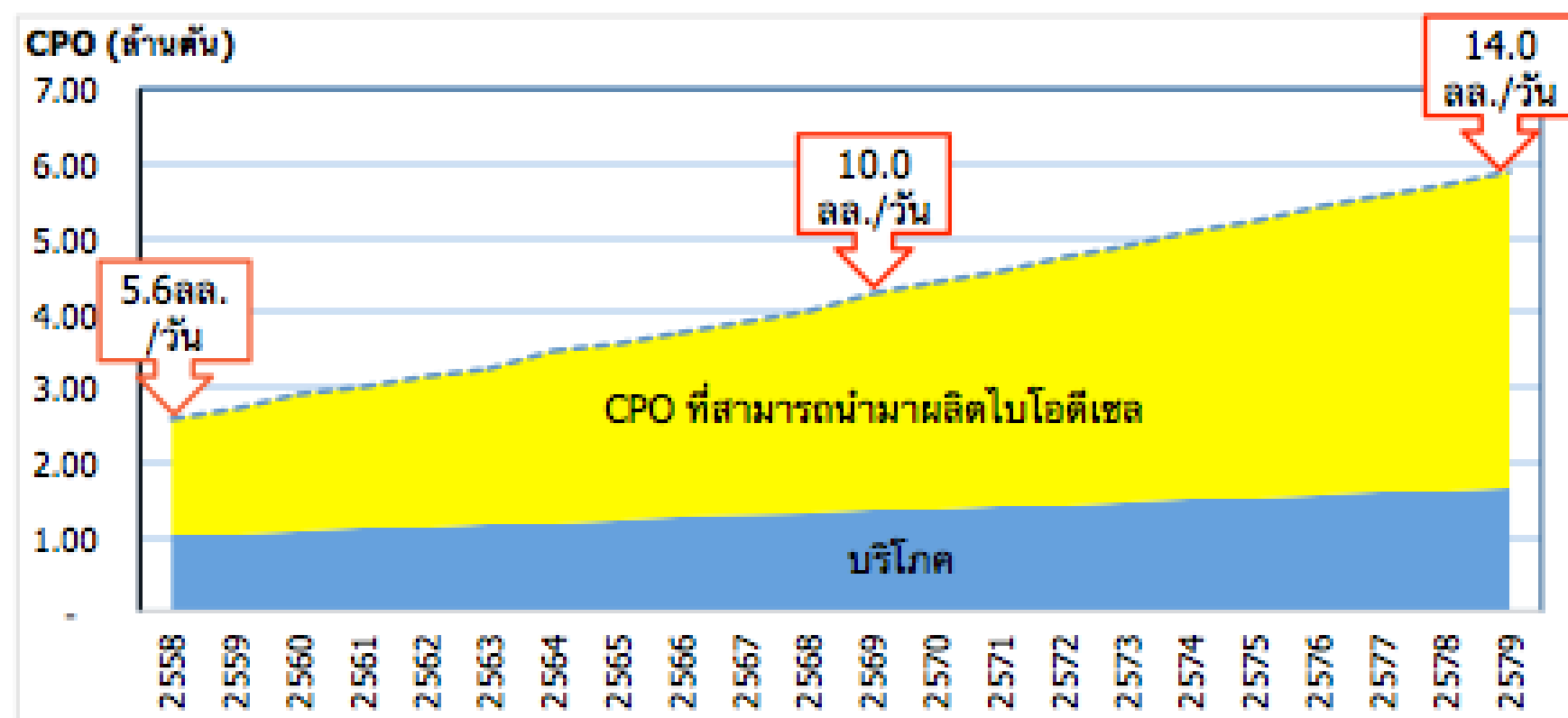
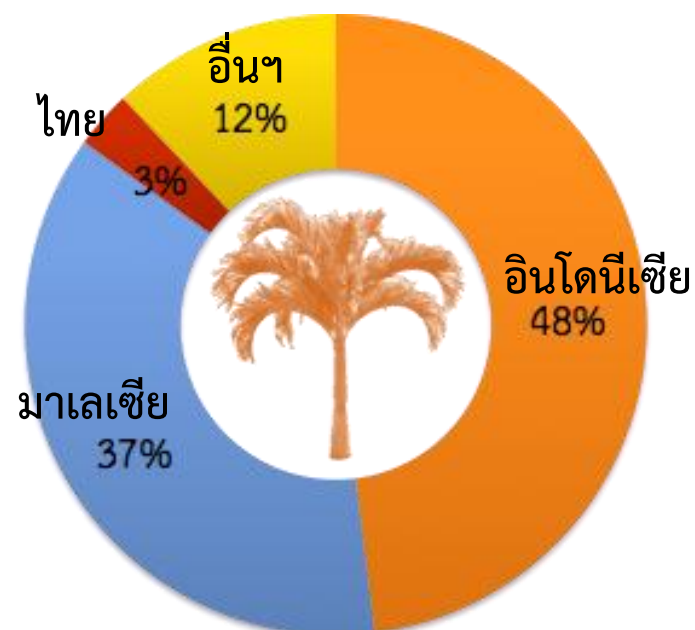
ศักยภาพการผลิตเอทานอล ปี 2579

11 ล้านลิตร/วัน

ผลิตภัณฑ์การใช้เชื้อเพลิงเอทานอลและไบโอดีเซล

ตามแนวทางและเป้าหมายระยะภายใต้แผนพลังงานทดแทน

สัดส่วนปริมาณปาล์มน้ำมันที่ผลิตได้ทั่วโลก



ไบโอดีเซล

ศักยภาพการผลิตไบโอดีเซล ปี 2579

14 ล้านลิตร/วัน

ปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้เหมาะสมกับประเทศไทย

ราคาน้ำมัน

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

ปรับอัตราภาษี
สรรพสามิต

ส่วนต่างราคาขายปลีกที่เหมาะสม

ค่าการตลาดอยู่ในระดับที่เป็นธรรม
และเหมาะสม

LPG

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

เห็นชอบให้มีการผันเฉลี่ย
แบบถ่วงน้ำหนักจาก 4

แหล่งจัดหา
เห็นชอบให้มีการปรับต้นทุน
ที่เหมาะสม

โครงการบรรเทาผลกระทบ
จากการปรับราคาขายปลีก
LPG

ปรับอัตราภาษีสรรพสามิต

NGV

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

ปรับราคาให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง

พิจารณาภาษีสรรพสามิต
เงินกองทุน

4.1

บริหารจัดการชนิดเชื้อเพลิงให้เหมาะสมกับกลุ่มผู้ใช้



4.1.1 LPG ในภาคขนส่ง

4.1.2 NGV สำหรับรถยนต์

- เลือก LPG ในสาขาที่สร้างมูลค่าสูงสุด ส่งเสริมเอทานอลซึ่งเป็นเชื้อเพลิงที่ไทยผลิตได้ ให้ LPG เป็นไปตามกลไกการตลาด
- บริหารจัดการใช้ NGV ในภาคขนส่งให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจสูงสุด

4.2

ลดชนิดน้ำมันและผลักดันน้ำมันอาเซียน



4.2.1 ลดชนิดน้ำมัน



4.2.2 HARMONIZATION OF FUEL STANDARDS

- ลดชนิดน้ำมันในกลุ่มเบนซิน “แก๊สโซฮอล์” ให้สามารถใช้น้ำมันพื้นฐานชนิดเดียวกันได้
- น้ำมันเชื้อเพลิงในอาเซียนมีคุณภาพที่ได้มาตรฐานใกล้เคียงกัน ทำให้เกิดความคล่องตัวของระบบขนส่งในอาเซียน





สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ โดยการพัฒนากระบวนการขนส่งน้ำมันทางท่อ

- ต่อขยายระบบท่อขนส่งไปยังภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



1

สระบุรี-ลำปาง

2

สระบุรี-ขอนแก่น

3

ระยอง-สระบุรี

รายละเอียดการลงทุน	เส้นทาง			
	1) สระบุรี-ลำปาง	2) สระบุรี-ขอนแก่น	3) ระยอง-สระบุรี	รวมทั้งโครงการ
ระยะทางท่อน้ำมัน (กม.)	410.40	441.16	315.95	1167.51
เงินลงทุน (ล้านบาท)	21,696	17,920	25,152	64,768
ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) (%)	4.88	6.56	7.36	6.36
ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) (%)	13.45	15.8	18.52	16.14

เพิ่มการลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐานน้ำมันเชื้อเพลิง



กำหนดให้มีการสำรองน้ำมันทางยุทธศาสตร์

- สำรองทางยุทธศาสตร์เป็นภาระของรัฐ จำนวนวันขึ้นกับภาวะวิกฤติทางโลก
- สำรองทางการค้าตามกฎหมายเป็นภาระของเอกชน จำนวนวันสำรองขึ้นกับภาวะปกติแต่มีเหตุการณ์ไม่คาดคิด





กรมธุรกิจพลังงาน
กระทรวงพลังงาน



www.doeb.go.th



02 7944 000

