



Note by EIC



26 ธันวาคม 2012

ยกเลิกเบนซิน 91: อีกหนึ่งก้าวของนโยบายพลังงาน

เปิดศักราชใหม่ 2013 จะไม่มีการผลิตน้ำมันเบนซินออกเทน 91 อีกต่อไป แม้ผู้ที่เคยใช้เบนซิน 91 อยู่เดิมจะได้รับผลกระทบโดยตรง แต่ก็อาจเป็นพลดีในแง่การประหยัดค่าใช้จ่าย ถ้าสามารถเลือกเปลี่ยนมาใช้พลังงานทดแทนอย่างแก๊สโซฮอล์ซึ่งมีราคาถูกกว่าได้ หากมองในระยะยาว นโยบายนี้อาจทำให้เศรษฐกิจประเทศมีความแข็งแกร่งมากขึ้นจากการสร้างความมั่นคงด้านพลังงาน โดยลดการพึ่งพาน้ำมันจากต่างประเทศ และนำพืชที่ปลูกได้ในประเทศมาผลิตเป็นเชื้อเพลิงชีวภาพ อีกทั้งคุณภาพชีวิตของคนไทยจะดีขึ้น จากปัญหามลพิษ และสิ่งแวดล้อมที่บรรเทาบางลง

สาเหตุที่รัฐยกเลิกการจำหน่ายเบนซิน 91 เพราะต้องการสนับสนุนพลังงานทดแทน โดยส่งเสริมให้คนหันมาใช้แก๊สโซฮอล์มากขึ้น จากยุทธศาสตร์ของประเทศที่มุ่งสร้างความมั่นคงด้านพลังงาน ลดการนำเข้าน้ำมันอย่างยั่งยืน และลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก พลังงานทดแทนจึงได้รับการส่งเสริมให้มีการใช้เพิ่มมากขึ้นแทนเชื้อเพลิงฟอสซิล หรือน้ำมันดิบที่นับวันมีแต่จะหมดไป ทางกระทรวงพลังงานได้จัดทำแผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก ปี 2012-2021 โดยกำหนดให้มีสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนเพิ่มขึ้นจาก 7,413 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ (ktoe) ในปี 2012 เป็น 25,000 ktoe ในปี 2021 หรือคิดเป็น 25% ของการใช้พลังงานรวมทั้งหมดที่คาดว่าจะมีประมาณ 1 แสน ktoe ในอีก 10 ปีข้างหน้า ทั้งนี้ในส่วนของภาคขนส่ง ได้ตั้งเป้าหมายการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ เช่น เอทานอล ไบโอดีเซล จำนวน 40 ล้านลิตร/วัน เพื่อทดแทนการใช้น้ำมัน 44% และลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันดิบ ซึ่งมีราคาสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ในปี 2011 ไทยนำเข้าน้ำมันดิบสูงถึง 4.6 หมื่นล้านลิตร ซึ่งมีมูลค่ากว่า 9.8 แสนล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนการนำเข้า 85% ต่อปริมาณการใช้น้ำมันทั้งหมดในประเทศ ดังนั้นการยกเลิกการจำหน่ายเบนซิน 91 เพื่อให้คนหันมาใช้แก๊สโซฮอล์ที่มีส่วนผสมของเอทานอลซึ่งเป็นพลังงานสะอาด จะช่วยลดการนำเข้าน้ำมันดิบประมาณ 3.6 พันล้านลิตรต่อปี และลดปัญหามลพิษได้อีกทางหนึ่ง

การยกเลิกเบนซิน 91 ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้น้ำมันเบนซิน 91 ธุรกิจโรงกลั่นน้ำมัน และกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ปัจจุบันปริมาณการบริโภคเบนซิน 91 มีประมาณ 8 ล้านลิตร/วัน คิดเป็นสัดส่วน 9% ของการบริโภคเชื้อเพลิงสำหรับยานยนต์ทั้งหมด โดยผู้ใช้เบนซิน 91 เดิม ได้แก่ ผู้ใช้รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถจักรกลการเกษตร 2 จังหวะ รวมทั้งสิ้นกว่า 1 ล้านคัน ต้องเปลี่ยนมาใช้เชื้อเพลิงประเภทอื่นทดแทน อย่างไรก็ตาม ผู้บริโภคยังมีเวลาปรับตัวถึงประมาณไตรมาสแรกของปี 2013 เพราะแม้โรงกลั่นเริ่มทยอยหยุดการผลิตเบนซิน 91 ภายในสิ้นปี 2012 แต่สถานีบริการยังสามารถจำหน่ายเบนซิน 91 ที่ค้างอยู่ในคลังให้หมดภายในอีก 3 เดือนข้างหน้า ในส่วนของผู้ผลิตอย่างโรงกลั่นน้ำมัน แม้ต้องพึ่งวัตถุดิบอย่างเอทานอลมากขึ้น แต่คาดว่าจะมีผลกระทบไม่มากนัก เนื่องจากธุรกิจได้เตรียมความพร้อมมาระยะหนึ่งแล้ว เช่น การปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิต ซึ่งโรงกลั่นจะมีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้แต่ก็ไม่ได้เพิ่มขึ้นมากอย่างมีนัยสำคัญ สำหรับผลกระทบต่อกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น EIC ประเมินว่าจะมีรายรับลดลงประมาณ 47 ล้านบาท/วัน¹ หรือประมาณ 31% ของรายรับต่อวันในปัจจุบัน ซึ่งจะกระทบต่อความสามารถของกองทุนฯ ในการจ่ายเงินชดเชยราคาน้ำมันอื่นๆที่ได้รับการอุดหนุน ส่งผลต่อไปยังเสถียรภาพของระดับราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศ

ทางเลือกของผู้ใช้เบนซิน 91 คือเปลี่ยนมาใช้เบนซิน 95 หรือ แก๊สโซฮอล์ และรถบางประเภทต้องมีการปรับแต่งเครื่องยนต์เพื่อให้ใช้แก๊สโซฮอล์ได้ คาดว่าประมาณ 17% ของผู้ใช้เบนซิน 91 จะเปลี่ยนมาใช้เบนซิน 95, 25% ใช้แก๊สโซฮอล์ 95 และ 58% ใช้แก๊สโซฮอล์ 91² ทั้งนี้ การเปลี่ยนมาใช้เบนซิน 95 เป็นทางเลือกที่มีต้นทุนสูงขึ้น เพราะราคาเบนซิน 95 แพงกว่าเบนซิน 91

This information enclosed herewith is intended for discussion purposes only. Although the information provided herein is believed to be reliable, SCB makes no representation as to the accuracy or completeness of such information or otherwise provided by SCB. Prior to acting on any information contained herein or proceeding with a transaction which may arise as a result of this material, the recipients must determine the risks and merits, including legal, tax, and accounting characterizations and consequences, without reliance on SCB. SCB does not provide tax, legal or accounting advice and do not warrant the advice provided by others.

เกือบ 5 บาท/ลิตร ยกเว้นว่าภาครัฐจะปรับลดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนฯ ของเบนซิน 95 เพื่อให้ราคาขายปลีกเบนซิน 95 ลดลงมาใกล้เคียงกับราคาเบนซิน 91 ซึ่งถ้าหากเป็นเช่นนั้น ก็เท่ากับว่ารัฐบาลไม่ได้ส่งเสริมพลังงานทดแทนอย่างจริงจัง ส่วนการเปลี่ยนมาใช้แก๊สโซฮอล์นั้น เป็นสิ่งที่ภาครัฐมุ่งหวังให้เกิดขึ้นจากนโยบายนี้ ปัจจุบันแก๊สโซฮอล์ 95 และ 91 มีราคาถูกกว่าเบนซิน 91 อยู่ประมาณ 6 บาท/ลิตร และ 8 บาท/ลิตร ตามลำดับ จึงน่าจะเป็นแรงจูงใจให้คนเปลี่ยนมาใช้แก๊สโซฮอล์เพิ่มมากขึ้นกว่าปัจจุบันที่มีการใช้อยู่ราว 12 ล้านลิตร/วัน ซึ่งระยะเวลาที่ผ่านมา ผู้ขับขี่ก็ยอมรับการใช้แก๊สโซฮอล์มากขึ้น และคลายความกังวลเรื่องที่ว่าแก๊สโซฮอล์อาจไปกัดกร่อนอุปกรณ์เครื่องยนต์ จึงทำให้ปริมาณการใช้แก๊สโซฮอล์มีการเติบโตกว่า 24% ต่อปี ระหว่างปี 2007-2011 ในขณะที่การใช้เบนซิน 91 ได้รับความนิยมลดลง จากที่เคยมีการบริโภค 12 ล้านลิตร/วัน ในปี 2007 เหลือเพียง 8 ล้านลิตร/วัน ในปี 2011

ทั้งนี้ รถยนต์ที่ผลิตตั้งแต่ปี 1995 รถจักรยานยนต์ 4 จังหวะ และรถจักรยานกลการเกษตร 4 จังหวะ ที่เดิมใช้เบนซิน 91 สามารถเปลี่ยนมาใช้แก๊สโซฮอล์ได้เลย แต่รถยนต์ที่ผลิตก่อนปี 1995 รถจักรยานยนต์ 2 จังหวะ ก่อนปี 2000 และรถจักรยานกลการเกษตร 2 จังหวะ จะต้องมีการปรับแต่งเครื่องยนต์เพื่อให้สามารถใช้แก๊สโซฮอล์ได้ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายประมาณ 500-1,000 บาท/คัน อย่างไรก็ตาม ทางกระทรวงพลังงานก็ได้เตรียมมาตรการช่วยเหลือผู้ใช้เบนซิน 91 โดยจัดตั้งศูนย์บริการปรับแต่งเครื่องยนต์ให้สามารถใช้แก๊สโซฮอล์ได้ ผ่านทางสถาบันการศึกษาของรัฐกว่า 200 แห่งทั่วประเทศ โดยออกค่าแรงให้ฟรี เริ่มตั้งแต่วันที่ 25 ธันวาคม 2012 ถึง 24 เมษายน 2013 ซึ่งมีการให้บริการปรับอัตราส่วนผสม อากาศ-เชื้อเพลิง ให้เหมาะสมกับแก๊สโซฮอล์ E10 เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง ล้างคาร์บูเรเตอร์ และเปลี่ยนกรองน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ หากผู้บริโภคเปลี่ยนการใช้เบนซิน 91 มาเป็นแก๊สโซฮอล์ 91 จะช่วยประหยัดเงินได้ถึง 15,000 บาทต่อปี³

ผู้ได้รับประโยชน์ ได้แก่ เกษตรกรปลูกอ้อย มั่นสำปะหลัง โรงงานเอทานอล รวมทั้ง เศรษฐกิจ และประชาชนโดยรวม ความต้องการแก๊สโซฮอล์ที่สูงขึ้น ทำให้เกษตรกรชาวไร่อ้อย และมันสำปะหลัง มีโอกาสสร้างรายได้เพิ่มขึ้น จากการนำผลผลิตทางการเกษตรส่งขายเข้าโรงงานผลิตเอทานอล ซึ่งทำให้ได้มูลค่าเพิ่มที่สูงกว่าการขายพืชผลการเกษตรทั่วไป เช่น มันเส้นในราคา 6.4 บาท/กิโลกรัม หากนำไปขายเพื่อผลิตเอทานอลจะได้ราคา 7.3 บาท/กิโลกรัม อีกทั้งยังช่วยลดความผันผวนด้านราคาของอ้อย และมันสำปะหลัง จากการที่มีตลาดรองรับสินค้าเหล่านี้เพิ่มขึ้น ขณะเดียวกัน ผู้ผลิตเอทานอลมีแนวโน้มการเติบโตที่สดใสขึ้น เนื่องจากความต้องการเอทานอลที่ส่งให้โรงกลั่นเพื่อนำไปผลิตแก๊สโซฮอล์จะสูงขึ้นมากในอนาคต ช่วยเพิ่มปริมาณการผลิตของโรงงานเอทานอลที่ปัจจุบันมีอยู่ 20 โรง มีกำลังการผลิต 3.3 ล้านลิตร/วัน แต่ช่วง 10 เดือนแรกของปี 2012 มีการผลิตเพียง 1.85 ล้านลิตร/วัน ซึ่งยังต่ำกว่าความสามารถในการผลิตอยู่มาก คิดเป็น 56% ของกำลังการผลิตรวม อย่างไรก็ตาม จากการที่ภาครัฐสนับสนุนการใช้พลังงานทดแทน และส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมเอทานอล เช่น การให้สิทธิพิเศษทางภาษี ทำให้ช่วงปี 2007-2011 ปริมาณการผลิตเอทานอลเป็นเชื้อเพลิงมีการเติบโตเฉลี่ย 28% ต่อปี แต่เนื่องจากความต้องการเอทานอลในประเทศยังค่อนข้างต่ำ จึงต้องส่งออกปริมาณการผลิตส่วนที่เหลือ ซึ่งการส่งออกเอทานอลมีการเติบโตสูงถึง 75% ต่อปี ระหว่างปี 2007-2011 และในช่วง 10 เดือนแรกของปี 2012 มีการส่งออกเอทานอลกว่า 263 ล้านลิตร หากพิจารณาผลได้ต่อเศรษฐกิจและสังคม การยกเลิกเบนซิน 91 จะช่วยลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันดิบ ทำให้ประหยัดเงินตราต่างประเทศ และลดการขาดดุลการค้า นอกจากนี้ การเปลี่ยนมาใช้พลังงานทางเลือกที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างแก๊สโซฮอล์ จะช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนที่นำไปสู่ภาวะโลกร้อน รวมทั้งสร้างความมั่นคงทางพลังงานให้ประเทศ เพราะแก๊สโซฮอล์ผลิตจากพืชที่สามารถปลูกหมุนเวียนได้ไม่มีวันหมดสิ้น

Implication

- **ผู้บริโภคเบนซิน 91 อยู่เดิม ต้องหาทางเลือกอื่นที่เหมาะสม** สำหรับรถที่สามารถเปลี่ยนมาใช้แก๊สโซฮอล์ได้ วิธีนี้อาจเป็นทางเลือกหนึ่งที่น่าสนใจกว่าการใช้เบนซิน 95 ซึ่งมีราคาค่อนข้างสูง แต่อาจต้องมีค่าใช้จ่ายในการปรับแต่งเครื่องยนต์ ส่วนการเปลี่ยนมาใช้ NGV และ LPG เป็นทางเลือกที่ไม่น่าสนใจเท่าไรนัก เพราะแม้ราคาจะถูกกว่าเชื้อเพลิงชนิดอื่น แต่จะมีค่าใช้จ่ายในการติดตั้งสูงถึง 3-5 หมื่นบาท อีกทั้งภาครัฐมีแผนลดอัตราค่าในปี 2013
- **เกษตรกร โรงงานเอทานอล ควรเร่งเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต** แม้ว่าการกำลังการผลิตของโรงงานจะสามารถสนองความต้องการเอทานอลที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็นกว่า 2 ล้านลิตร/วัน จากการยกเลิกเบนซิน 91 แต่ก็ควรเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตเพื่อลดต้นทุน สร้างความได้เปรียบการแข่งขัน หากมีคู่แข่งเข้ามาลงทุนในธุรกิจนี้มากขึ้น ส่วนชาวไร่อ้อย และมันสำปะหลัง ควรหาวิธีเพิ่มผลผลิตต่อไร่ เตรียมตัวรองรับความต้องการเอทานอล และ การใช้แก๊สโซฮอล์ที่เพิ่มสูงขึ้น



ต้องคำนึงถึงความมั่นคงทางอาหาร ควบคู่กับความมั่นคงทางพลังงาน การนำสินค้าเกษตรอย่าง อ้อย และมันสำปะหลัง ไปผลิตเป็นเชื้อเพลิงมากขึ้น อาจทำให้ปริมาณพืชผลที่จะนำไปบริโภค หรือแปรรูปเป็นอาหารน้อยลง จนส่งผลต่อความมั่นคงทางอาหารของประเทศ ดังนั้นจึงต้องบริหารจัดการการใช้สินค้าเกษตร ทั้งในด้านพลังงาน และด้านอาหาร อย่างเหมาะสม และมีความสมดุล

¹ จากสมมติฐาน 17% ของผู้ใช้เบนซิน 91 เปลี่ยนมาใช้เบนซิน 95, 25% เปลี่ยนมาใช้แก๊สโซฮอล์ 95 และ 58% เปลี่ยนมาใช้แก๊สโซฮอล์ 91 ทั้งนี้ การยกเลิกเบนซิน 91 จะทำให้รายรับจากเงินส่งเข้ากองทุนฯ ของเบนซิน 91 ในอัตราประมาณ 7 บาท/ลิตร หายไป รวมถึงรายรับที่จะลดลง หากมีการลดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนของเบนซิน 95 เพื่อปรับลดราคาขายปลีกเบนซิน 95 ให้ใกล้เคียงกับเบนซิน 91 แต่จะมีรายได้เพิ่มขึ้นจากเงินส่งเข้ากองทุนของชนิดน้ำมันประเภทอื่นๆที่คนเปลี่ยนมาใช้ทดแทนการใช้เบนซิน 91

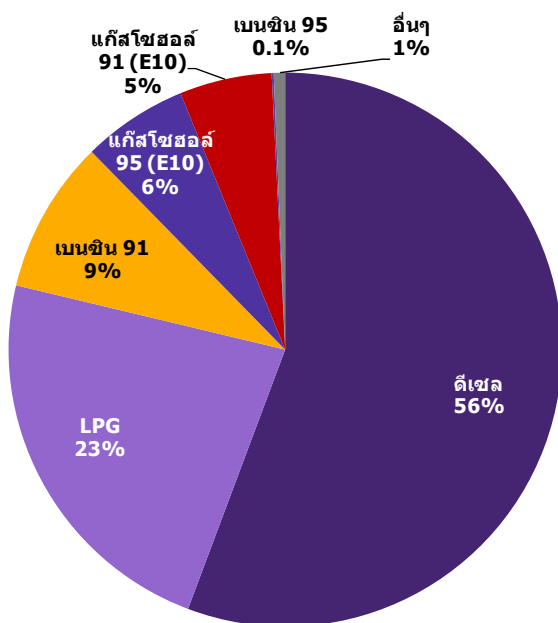
² ข้อมูลจากสถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย

³ ข้อมูลจากกระทรวงพลังงาน คัดจากอัตราการใช้น้ำมัน 5 ลิตร/วัน/คัน

รูปที่ 1: ปริมาณการใช้เบนซิน 91 คิดเป็นสัดส่วน 9% ของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับยานยนต์ทั้งหมด ซึ่งเบนซิน 91 มีการบริโภคลดน้อยลง ในขณะที่แก๊สโซฮอล์ 91 มีการบริโภคเพิ่มสูงขึ้น

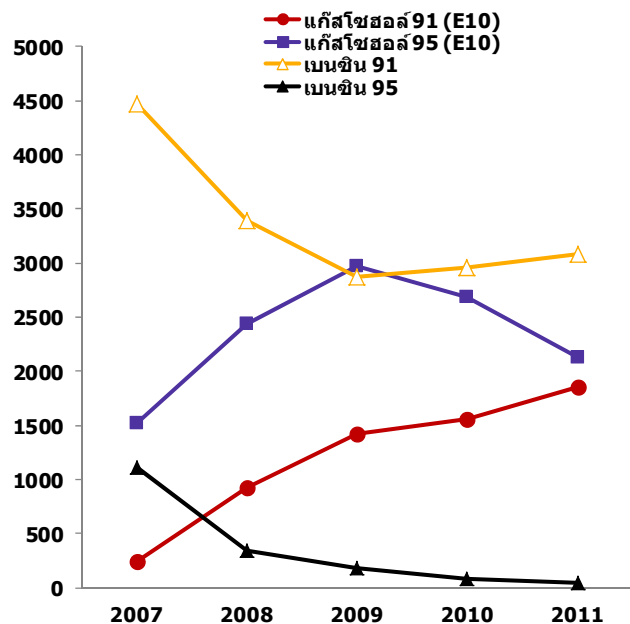
สัดส่วนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับยานยนต์ปี 2011

หน่วย: %



ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงรายปี

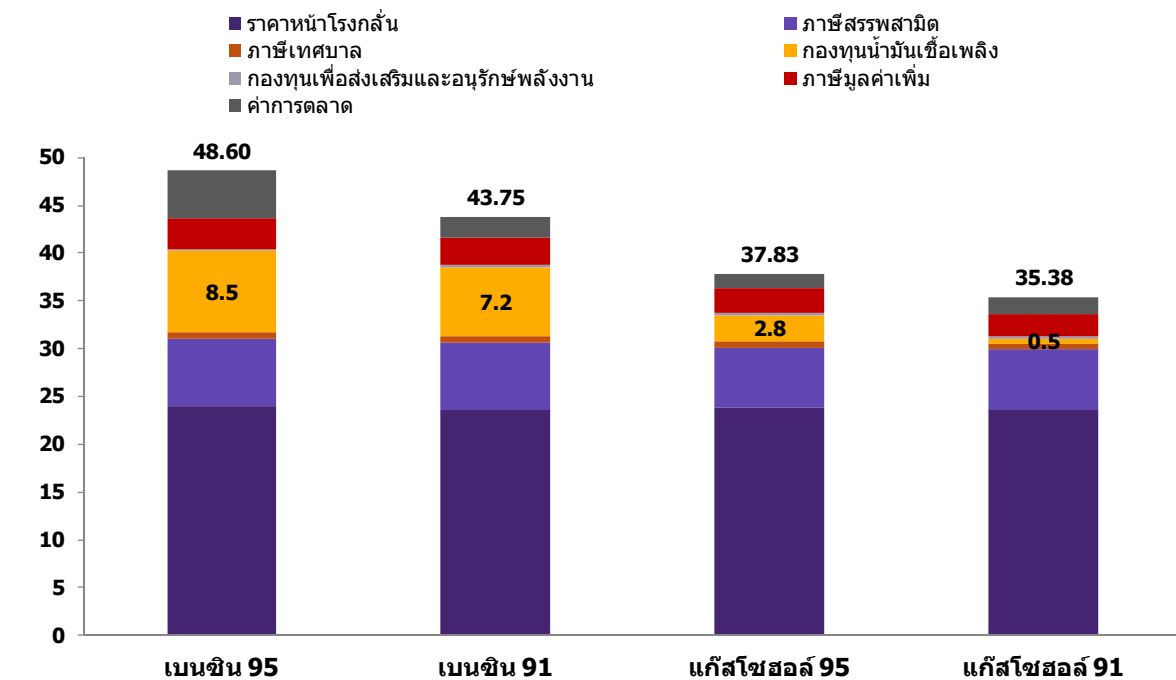
หน่วย: ล้านลิตร



ที่มา: การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของกรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน

รูปที่ 2: โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และราคาขายปลีก ณ 26 ธันวาคม 2552
 อัตราการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่มากน้อยต่างกัน ส่งผลต่อระดับราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิง

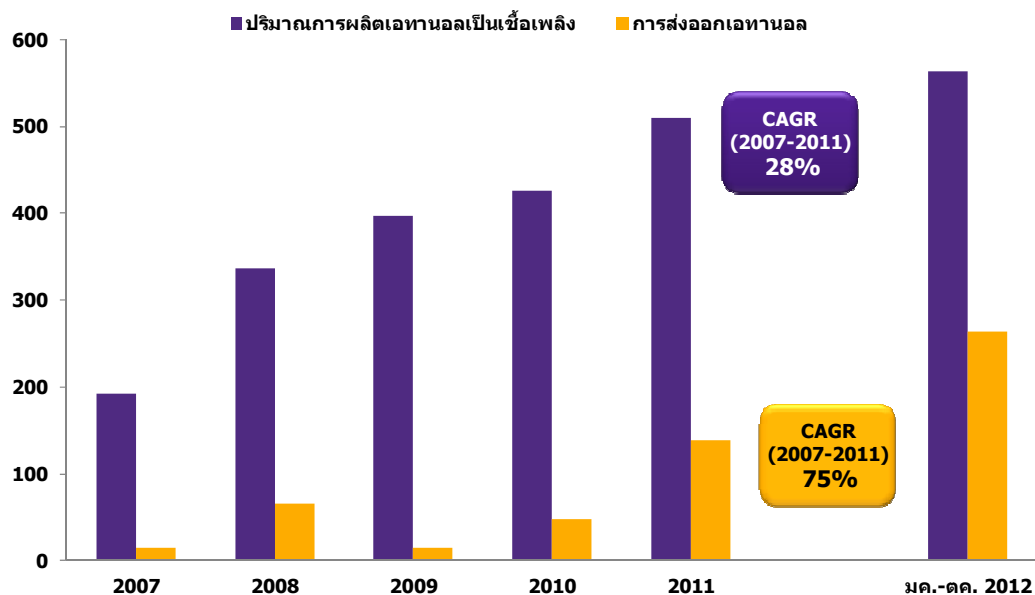
หน่วย: บาทต่อลิตร



ที่มา: การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

รูปที่ 3: ปริมาณการผลิตเอทานอลเป็นเชื้อเพลิง และการส่งออกเอทานอล มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก

หน่วย: ล้านลิตร



ที่มา: การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน

โดย : ดร. ศิวาลัย ขันธะชวานะ (sivalai.khantachavana@scb.co.th)

ชนิตา สุวรรณะ (chanita.suwanna@scb.co.th)

EIC | Economic Intelligence Center

This information enclosed herewith is intended for discussion purposes only. Although the information provided herein is believed to be reliable, SCB makes no representation as to the accuracy or completeness of such information or otherwise provided by SCB. Prior to acting on any information contained herein or proceeding with a transaction which may arise as a result of this material, the recipients must determine the risks and merits, including legal, tax, and accounting characterizations and consequences, without reliance on SCB. SCB does not provide tax, legal or accounting advice and do not warrant the advice provided by others.