

## บทที่ 2

## โครงสร้างการใช้ ราคา การตลาด และการปฏิบัติงานของคลังน้ำมัน

ในบทนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อปูพื้นฐานความเข้าใจเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม โดยสรุปอย่างกว้าง ๆ ใ้คั้งนี้

### 2.1 โครงสร้างการใช้ การผลิต ราคา การตลาดน้ำมันเชื้อเพลิง ของประเทศ

2.1.1 โครงสร้างการใช้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ได้จากการกลั่นน้ำมันดิบ สามารถแยกพิจารณาได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

ก. ลักษณะการใช้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม แยกตามประเภทผลิตภัณฑ์ผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นน้ำมันดิบ สามารถแบ่งออกได้เป็น 7 ชนิดด้วยกัน

คือ

- น้ำมันเบนซิน (เบนซินพิเศษ = GP, เบนซินธรรมดา = GR)
- น้ำมันดีเซล (ดีเซลหมุนเร็ว = HSD, ดีเซลหมุนช้า = LSD)
- น้ำมันเตา ( FO. )
- น้ำมันเครื่องบิน ( JP.-1, JP.-4, AVG 100/130 )
- น้ำมันก๊าด ( IK. )
- ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG)
- บิตูเมน (มีจำนวนการใช้้น้อยมากและไม่มีการทบทต่อเศรษฐกิจมากนัก)

ในปี พ.ศ.2527 ปริมาณการใช้น้ำมันทั้งหมดเป็น 12,987 ล้านลิตร โดยมีสัดส่วนการใช้น้ำมันแต่ละชนิดเรียงลำดับดังนี้ น้ำมันดีเซล ร้อยละ 40.5 น้ำมันเตา ร้อยละ 24.1 น้ำมันเบนซิน ร้อยละ 16.5 น้ำมันเครื่องบินร้อยละ 9.3 ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) ร้อยละ 7.4 และน้ำมันก๊าด ร้อยละ 2.2 ของปริมาณการใช้น้ำมันทั้งหมด (ตารางที่ 1)

ข. ลักษณะการใช้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม แยกตามสาขาเศรษฐกิจ

ลักษณะการใช้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม แยกตามสาขาเศรษฐกิจ สามารถแบ่งการพิจารณาออกเป็น 2 ลักษณะ คั้งนี้

ตารางที่ 1

โครงสร้างการใช้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม  
แบ่งตามประเภทของผลิตภัณฑ์

หน่วย : ล้านลิตร

ประเภท	2523	2524	2525	2526	2527
1. ก๊าซปิโตรเลียม (LPG)					
ปริมาณ	354	450	601	831	962
ร้อยละ	2.8	3.8	5.5	6.7	7.4
2. น้ำมันเบนซิน					
ปริมาณ	2,249	2,091	2,015	2,067	2,145
ร้อยละ	17.8	17.4	18.3	16.7	16.5
3. น้ำมันเครื่องบิน					
ปริมาณ	945	926	1,081	1,142	1,206
ร้อยละ	7.4	7.7	9.8	9.3	9.3
4. น้ำมันก๊าด					
ปริมาณ	290	388	388	538	290
ร้อยละ	2.3	3.2	3.5	4.3	2.2
5. น้ำมันดีเซล					
ปริมาณ	4,110	4,030	3,931	4,402	5,259
ร้อยละ	32.4	33.5	35.7	35.7	40.5
6. น้ำมันเตา					
ปริมาณ	4,721	4,143	2,997	3,364	3,125
ร้อยละ	37.3	34.4	27.2	27.3	24.1
รวมทั้งหมด	12,669	12,028	11,013	12,344	12,987

ที่มา : NEA, OIL AND THAILAND (2527)



- ลักษณะการใช้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมทุกชนิดในแต่ละภาคเศรษฐกิจ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้กำหนดภาคเศรษฐกิจใหญ่ ๆ ไว้ 9 ภาคเศรษฐกิจ ซึ่งในปี พ.ศ.2527 ได้มีการใช้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม 12,750 ล้านลิตร (เทียบเท่ากับมันดิบ)

ปี พ.ศ.2527 ลำดับการใช้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมในแต่ละสาขา เป็นดังนี้ ในสาขาการคมนาคมขนส่งคิดเป็นร้อยละ 56.2 สาขาไฟฟ้าและประปาคิดเป็นร้อยละ 13.7 สาขาอุตสาหกรรมคิดเป็นร้อยละ 12.7 สาขาเกษตรกรรมคิดเป็นร้อยละ 9.8 และภาคเศรษฐกิจอื่น ๆ อีกร้อยละ 7.6 (ตารางที่ 2)

- ลักษณะการใช้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมแต่ละชนิดในแต่ละภาคเศรษฐกิจ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมทั้ง 6 ชนิด ซึ่งได้แก่ ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) น้ำมันเบนซินพิเศษ น้ำมันเบนซินธรรมดา น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว และน้ำมันเตา (สำหรับน้ำมันอีก 2 ชนิดที่ไม่ได้กล่าวถึง คือ น้ำมันดีเซลหมุนช้า ทั้งนี้เนื่องจากปริมาณการใช้ น้อย และน้ำมันเครื่องบิน ซึ่งก็ใช้เฉพาะการคมนาคมทางอากาศเท่านั้น)

ถ้าหากพิจารณาลักษณะการใช้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมแต่ละชนิด ในแต่ละภาคเศรษฐกิจในปี พ.ศ.2523 และปี พ.ศ.2527 (ตารางที่ 3) จะเห็นได้ว่า

ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) มีปริมาณใช้ในภาคการค้าและที่อยู่อาศัยสูงสุด คือ ในปี พ.ศ.2523 คิดเป็นร้อยละ 69 แต่ต่อมาในปี พ.ศ.2527 ปริมาณการใช้กลับเปลี่ยนมาเป็นภาคคมนาคมขนส่งมีปริมาณการใช้สูงสุดคิดเป็นร้อยละ 43 ทั้งนี้ เนื่องจากราคาเปรียบเทียบของการใช้ LPG กับรถยนต์ถูกกว่าการใช้น้ำมันเบนซิน อีกทั้งเทคนิคการเปลี่ยนมาใช้ LPG สะดวกและคุ้มค่างวด

น้ำมันเบนซินพิเศษมีปริมาณใช้ในภาคการคมนาคมขนส่งสูงสุดถึง ร้อยละ 95 ทั้งในปี พ.ศ.2523 และปี พ.ศ.2527

น้ำมันเบนซินธรรมดา มีปริมาณใช้ในภาคการคมนาคมสูงสุดเช่นกัน คิดเป็นร้อยละ 83 ในปี พ.ศ.2523 และร้อยละ 90 ในปี พ.ศ.2527

น้ำมันก๊าดมีปริมาณการใช้ในภาคการค้าและที่อยู่อาศัยสูงสุดคิดเป็น ร้อยละ 76 ในปี พ.ศ.2523 และร้อยละ 52 ในปี พ.ศ.2527

น้ำมันดีเซลหมุนเร็วมีปริมาณการใช้ในภาคคมนาคมขนส่งสูงสุด คือ

โครงการใช้ผลิตภัณฑ์โพลีเอทิลีน  
 มุ่งทามภาคเศรษฐกิจ

หน่วย : ล้านลิตรเทียบเท่าน้ำมันดิบ

ภาคเศรษฐกิจ	2523	2524	2525	2526	2527	ภาคเศรษฐกิจ	2523	2524	2525	2526	2527
1. การเกษตร						6. การค้า, ที่อยู่อาศัย					
ปริมาณ	1,343	1,191	1,324	1,233	1,246	ปริมาณ	399	415	419	411	442
ร้อยละ	10.6	9.9	12.2	10.1	9.8	ร้อยละ	3.1	3.5	3.9	3.4	3.5
2. เหมืองแร่และขุดหิน						7. การคมนาคมขนส่ง					
ปริมาณ	99	85	88	96	105	ปริมาณ	4,897	5,070	5,127	6,188	7,169
ร้อยละ	0.8	0.7	0.8	0.8	0.8	ร้อยละ	38.5	42.2	47.1	50.9	56.2
3. อุตสาหกรรม						8. ธนาคาร, ประกันภัย					
ปริมาณ	2,033	1,927	1,704	1,650	1,617	ปริมาณ	69	70	56	-	-
ร้อยละ	16.0	16.0	15.7	13.6	12.7	ร้อยละ	0.5	0.6	0.5	-	-
4. ไฟฟ้าและประปา						9. อื่น ๆ					
ปริมาณ	3,393	2,727	1,655	2,000	1,750	ปริมาณ	330	386	369	489	303
ร้อยละ	26.7	22.7	15.2	16.4	13.7	ร้อยละ	2.6	3.2	3.4	4.0	2.4
5. ก่อสร้าง						รวมทั้งสิ้น	12,714	12,018	10,872	12,161	12,750
ปริมาณ	151	147	130	94	118						
ร้อยละ	1.2	1.2	1.2	0.8	0.9						

ที่มา : NEA, OIL AND THAILAND (2527)

## ตารางที่ 3

โครงสร้างการใช้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม  
แบ่งตามชนิดน้ำมัน ในแต่ละภาคเศรษฐกิจ

หน่วย : พันล้านบาท

ภาคเศรษฐกิจ	2523						2527					
	LPG	GP	GR	IK	HSD	FO	LPG	GP	GR	IK	HSD	FO
1. การเกษตร												
ปริมาณ	13	0.01	55	0.20	1,253	4	17	0.01	58	3.16	1,144	2
ร้อยละ	4	-	6	-	31	-	2	-	5	1	22	-
2. เหมืองแร่และย่อยหิน												
ปริมาณ	1	0.36	0.23	0.04	89	6	5	0.61	1.8	1.17	77	16
ร้อยละ	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2	-
3. อุตสาหกรรม												
ปริมาณ	64	21	33	61.83	235	1,487	114	9	4	44.59	211	1,160
ร้อยละ	18	2	3	21	6	32	12	1	-	15	4	37
4. ไฟฟ้าและประปา												
ปริมาณ	-	-	-	-	183	3,000	-	-	-	-	26	1,612
ร้อยละ	-	-	-	-	5	64	-	-	-	-	-	52
5. ก่อสร้าง												
ปริมาณ	0.02	6	1.53	0.80	132	8	0.002	0.19	0.68	1.57	102	11
ร้อยละ	-	0.5	-	0.5	3	-	-	-	-	2	2	-
6. การค้า, ท่องเที่ยว												
ปริมาณ	243	-	-	221.70	3	4	398	-	-	152.22	2	9
ร้อยละ	69	-	-	76	-	-	41	-	-	52	-	-
7. การคมนาคมขนส่ง												
ปริมาณ	33	1,177	831	2.60	1,925	160	413	822	1,145	10.33	3,523	272
ร้อยละ	9	95	83	1	48	3	43	95	90	4	68	9
8. ธนาคาร, ประกันภัย												
ปริมาณ	-	9	11	2.26	48	-	-	-	-	-	-	-
ร้อยละ	-	0.5	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-
9. อื่น ๆ												
ปริมาณ	0.46	30	74	0.76	152	52	15	36	68	77.00	72	43
ร้อยละ	-	2	7	0.5	4	1	2	4	5	27	2	2
รวมทั้งสิ้น	354.48	1,243	1,006	290.19	4,020	4,721	962	867	1,275	290.04	5,157	3,125

ในปี พ.ศ.2523 คิกเป็นร้อยละ 48 และในปี พ.ศ.2527 คิกเป็นร้อยละ 68

น้ำมันเตามีปริมาณการใช้ในภาคไฟฟ้าและประปาสูงสุดโดยในปี

พ.ศ.2523 คิกเป็นร้อยละ 64 และคิกเป็นร้อยละ 52 ในปี พ.ศ.2527

2.1.2 โครงสร้างการผลิต และการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูป

น้ำมันสำเร็จรูปเป็นที่รู้จักกันแพร่หลายในทางการค้า ทั้ง 7 ชนิด คือ น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล น้ำมันก๊าด น้ำมันเตา ก๊าซปิโตรเลียมเหลว ปิโตรเมน (ยางมะตอย) น้ำมันเครื่องบิน ซึ่งน้ำมันสำเร็จรูปเหล่านี้ได้มาจากการนำน้ำมันดิบผ่านกระบวนการกลั่นในโรงกลั่นน้ำมันก็จะได้น้ำมันสำเร็จรูปหลาย ๆ ชนิด (JOINT PRODUCT) ในสัดส่วนต่าง ๆ กัน สัดส่วนของน้ำมันสำเร็จรูปเหล่านี้จะขึ้นอยู่กับ ชนิด หรือ แหล่งน้ำมันดิบและเทคนิคการกลั่น กล่าวคือ ถ้ามีเฉพาะหน่วยแยกก๊าซ เพิ่มออกเทน แยกกำมะถัน ผสมและปรุงแต่งคุณภาพก็จะได้สัดส่วนของน้ำมันสำเร็จรูปต่าง ๆ สัดส่วนหนึ่ง (เช่น โรงกลั่นเอสโซ่ โรงกลั่นบางจาก) แต่หากมีหน่วยแคร็กเกอร์ (CRACKER UNIT) อีกหน่วยหนึ่งก็จะสามารถแยกผลิตน้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้น และน้ำมันเตาลดลง (เช่น โรงกลั่นน้ำมันไทย) ซึ่งก็จะได้สัดส่วนของน้ำมันสำเร็จรูปต่าง ๆ ในสัดส่วนใหม่ (รูปภาพที่ 2.1 - 2.2)

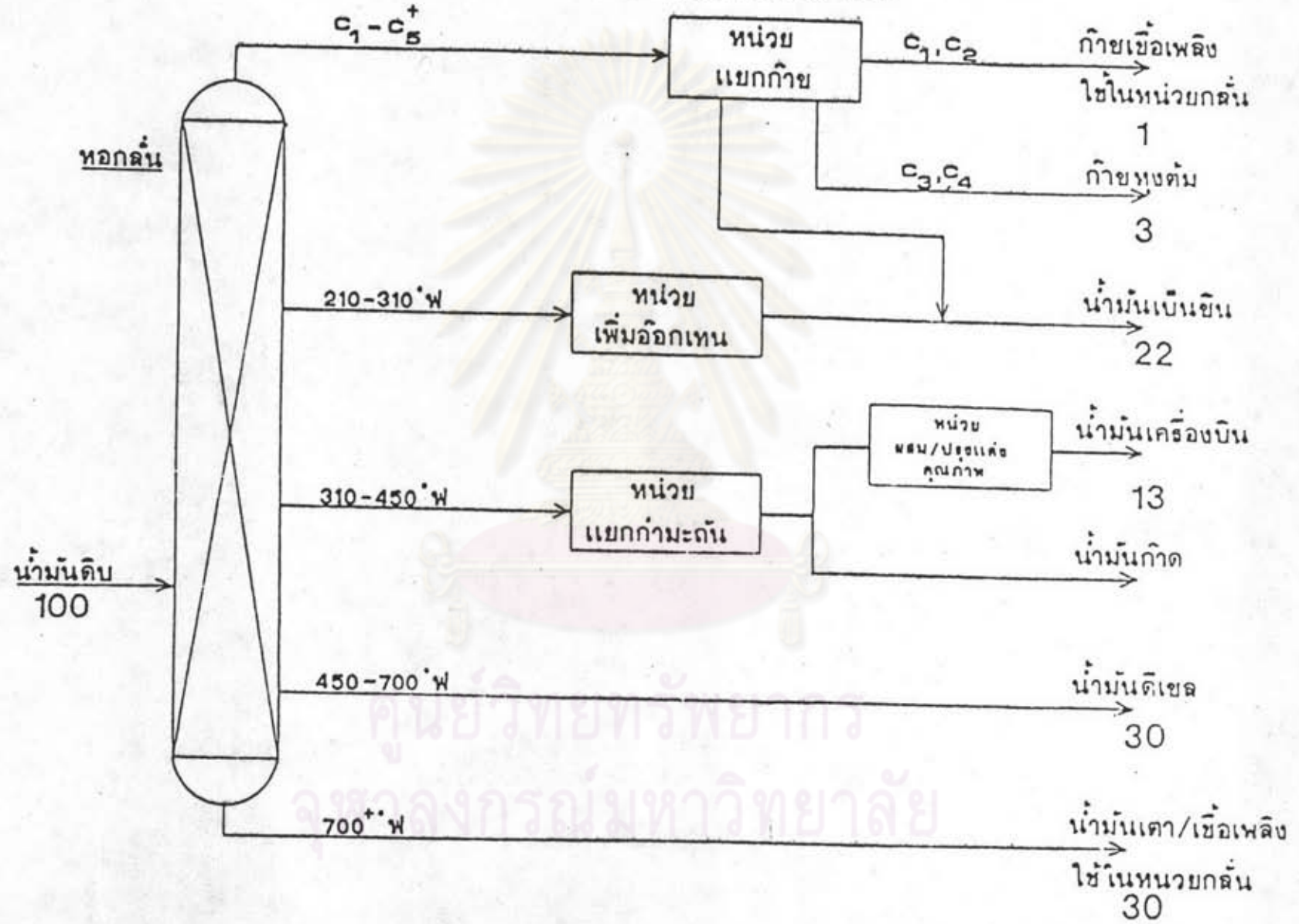
ในปัจจุบันประเทศไทยมีโรงกลั่นน้ำมันอยู่ 4 แห่ง คือ

- ก. โรงกลั่นของบริษัทโรงกลั่นน้ำมันไทย จำกัด ซึ่งตั้งอยู่ที่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี
- ข. โรงกลั่นของบริษัทบางจากปิโตรเลียม ตั้งอยู่ที่เขตพระโขนง กรุงเทพฯ
- ค. โรงกลั่นน้ำมันเอสโซ่ ตั้งอยู่ที่ ตำบลสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี
- ง. โรงกลั่นน้ำมันผาง ตั้งอยู่ที่อำเภอผาง จังหวัดเชียงใหม่

ซึ่งโรงกลั่นทั้ง 4 โรงมีกำลังการกลั่นน้ำมันดิบรวมกันทั้งสิ้น 194,000 บาเรลต่อวัน หรือ 30.846 ล้านลิตรต่อวัน (1 บาเรลเท่ากับประมาณ 159 ลิตร) (ตารางที่ 4)

ดังนั้น จากการศึกษาถึงลักษณะการใช้น้ำมันและโครงสร้างการผลิตน้ำมัน จะเห็นได้ว่า ในปี 2523 ปริมาณการใช้น้ำมันจะสูงกว่าปริมาณน้ำมันที่สามารถผลิตได้ในประเทศ ทำให้ต้องมีการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปทั้งสิ้น 4,566 ล้านลิตร ส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าน้ำมันเตา และน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว คิกเป็นร้อยละ 48 และ 35 ของปริมาณนำเข้าทั้งหมดตามลำดับ และในปี 2527 มีการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปทั้งสิ้น 4,293 ล้านลิตร ส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว, LPG และน้ำมันเตา คิกเป็นร้อยละ 59, 17, 16 ตามลำดับ

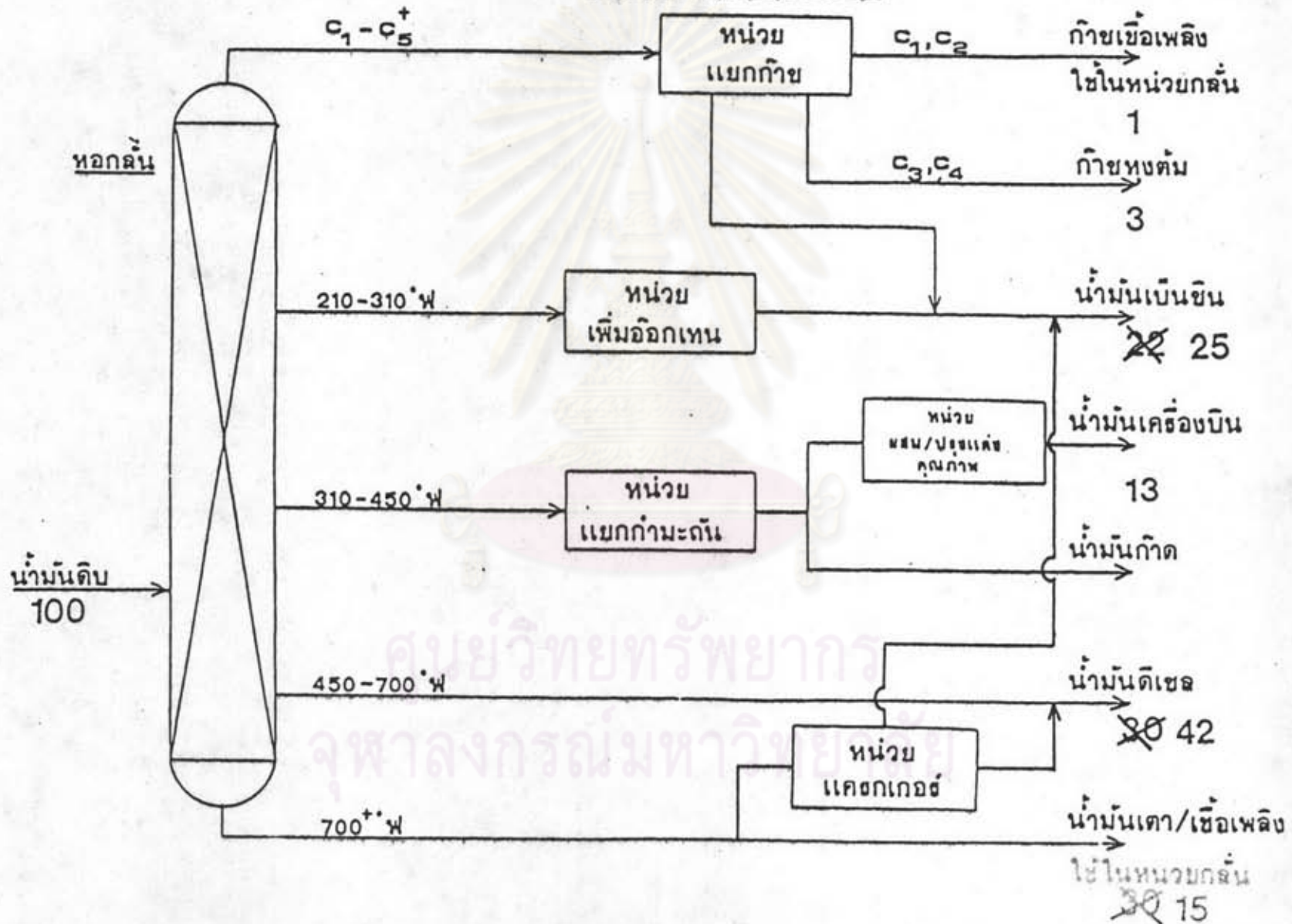
รูปภาพที่ 2.1  
 ขบวนการกลั่นน้ำมัน



012468

ศูนย์วิทยุวิทยากร  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รูปภาพที่ 2.2  
 ขบวนการกลั่นน้ำมัน







ตารางที่ 4

ความสามารถในการกลั่นของโรงกลั่นในประเทศไทย

หน่วย : พันบาเรล/วัน

ชื่อโรงกลั่น	2513	2518	2519-2521	2522	2523-2527	2528
โรงกลั่นน้ำมันไทย	36	65	65	65	65	65
โรงกลั่นน้ำมันมาจาก	25	30	65	65	65	65
โรงกลั่นน้ำมันเอสโซ่	7	35	35	40	45	63*
โรงกลั่นน้ำมันผาง	1	1	1	1	1	1
รวม (ไม่รวมโรงกลั่นผาง)	69	131	166	171	176	194

ที่มา : NEA, OIL AND THAILAND 2527

\* จากหนังสือพิมพ์ข่าวพาณิชย์ ครอบคลุมปีที่ 36 หน้า 75

ถ้าหากพิจารณาเปรียบเทียบปริมาณนำเข้ากับปริมาณการบริโภค ปรากฏว่า ในปี 2523 ปริมาณนำเข้าทั้งหมดคิดเป็นร้อยละ 36 ของปริมาณการบริโภค สำหรับน้ำมันเตากับน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ปริมาณนำเข้าคิดเป็นร้อยละ 47, 39 ของการบริโภคน้ำมันแต่ละชนิดตามลำดับ และ ในปี 2527 ปริมาณนำเข้าทั้งหมดคิดเป็นร้อยละ 33 ของปริมาณการบริโภคทั้งหมด สำหรับ LPG, น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว, น้ำมันเตา ปริมาณนำเข้าคิดเป็นร้อยละ 75, 49, 23 ของการบริโภคแต่ละชนิดน้ำมันตามลำดับ (ตารางที่ 5)

ในปี 2525 และ 2527 การนำเข้าน้ำมันส่วนใหญ่มาจากประเทศสิงคโปร์ คือ คิดเป็นร้อยละ 66, 68 ของปริมาณนำเข้าทั้งหมด โดยเฉพาะน้ำมันดีเซลหมุนเร็วคิดเป็นร้อยละ 79, 72 ของปริมาณนำเข้าดีเซลหมุนเร็วทั้งหมด และน้ำมันเตาคิดเป็นร้อยละ 63, 85 ของปริมาณนำเข้าน้ำมันเตาทั้งหมด (ตารางที่ 6)

### 2.1.3 โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

รัฐบาลถือว่า น้ำมันสำเร็จรูปเป็นสินค้าที่ต้องควบคุมราคาและปริมาณ อีกทั้งยังรวมถึง คุณภาพ ความปลอดภัย การสำรอง ฯลฯ ทั้งนี้เนื่องจากน้ำมันเป็นสินค้าที่มีความสำคัญทางยุทธปัจจัย และเป็นส่วนประกอบสำคัญในต้นทุนการผลิตสินค้าที่สำคัญ เช่น สาขาไฟฟ้าและประปา คิดเป็นร้อยละ 67 สาขาการคมนาคมและขนส่งร้อยละ 40-55 สาขาอุตสาหกรรมโดยเฉพาะซีเมนต์ร้อยละ 40-55 และสาขาเกษตรกรรมโดยเฉพาะการประมงคิดเป็นร้อยละ 36 (ธนาคารแห่งประเทศไทย 2527 : 27-53) ฉะนั้นเพื่อตอบสนองนโยบายทางด้านเสถียรภาพของราคา การกระจายรายได้ และหารายได้เข้ารัฐสำหรับพัฒนาประเทศ รัฐบาลจึงได้ใช้นโยบายการกำหนดราคา โดยมีการแยกพิจารณาโครงสร้างกำหนดราคาเป็น 2 ประเภท คือ

ก. โครงสร้างการกำหนดราคาน้ำมันสำเร็จรูปที่กลั่นได้ภายในประเทศ

(Ex-Refinery Price Structure)

พอสรุปได้เป็นสมการง่าย ๆ ดังนี้ คือ  $WP_L = EX + MM + TX + FD$

โดยที่  $WP_L$  คือ ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปที่กลั่นได้ภายในประเทศ

EX คือ ราคา ณ โรงกลั่น

MM คือ ส่วนเหลือจากการตลาดของผู้ค้าน้ำมันและสถานีบริการ

ตารางที่ 5

การบริโภค การผลิต การนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูป

หน่วย : ล้านลิตร

รายการ	2523			2527		
	กลั่นใน ประเทศ	นำเข้า	บริโภค	กลั่นใน ประเทศ	นำเข้า	บริโภค
LPG	232 (66)	135 [3] (38)	354	290 (30)	721 [17] (75)	962
เบนซินพิเศษ	878 (71)	321 [7] (26)	1,243	806 (93)	27 [0.6] ( 3)	868
เบนซินธรรมดา	950 (94)	140 [3] (14)	1,006	1,200 (94)	39 [0.9] ( 3)	1,278
น้ำมันอากาศยาน	777 (82)	182 [4] (19)	945	1,023 (85)	199 [ 5 ] (17)	1,206
น้ำมันก๊าด	293 (101)	8 [-] ( 3)	290	245 (84)	52 [1.5] (18)	290
น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	2,683 (67)	1,577 [35] (39)	4,019	2,668 (52)	2,536 [59] (49)	5,157
น้ำมันดีเซลหมุนช้า	111 (123)	3 [-] ( 3)	90	100 (98)	15 [-] (15)	102
น้ำมันเตา	2,514 (53)	2,200 [48] (47)	4,721	2,463 (79)	704 [16] (23)	3,125
รวม	8,438 (67)	4,566 (36)	12,668	8,795 (68)	4,293 (33)	12,988

หมายเหตุ : ( ) คิดเป็นร้อยละของการบริโภค

[ ] คิดเป็นร้อยละของการนำเข้าทั้งหมด

ที่มา : NEA , OIL AND THAILAND (2527)

ตารางที่ 6

แหล่งและปริมาณนำเข้าผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

หน่วย : ล้านลิตร

รายการ	2525						2527					
	SIN	SAU	CHN	IND	OTH.	TOTAL	SIN	SAU	CHN	IND	OTH.	TOTAL
LPG	140 (33)	131 (31)	-	8 (2)	147 (34)	426	181 (25)	295 (41)	5 (1)	219 (30)	21 (3)	721
แก๊สธรรมชาติ							27 (100)	-	-	-	-	27
	5 (25)	-	-	-	15 (75)	20						
แก๊สธรรมชาติ							39 (100)	-	-	-	-	39
น้ำมันเครื่องบิน	65 (62)	-	-	-	40 (38)	105	195 (98)	-	-	-	3 (2)	198
น้ำมันก๊าด	56 (84)	-	5 (7)	-	6 (9)	67	47 (90)	-	-	-	5 (10)	52
ดีเซลหมุนเร็ว	917 (79)	-	157 (13)	-	91 (8)	1,165	1,837 (72)	-	500 (20)	25 (1)	174 (7)	2,536
ดีเซลหมุนช้า	-	-	-	-	-	-	15 (100)	-	-	-	-	15
น้ำมันเตา	326 (63)	-	-	-	190 (37)	516	500 (85)	37 (6)	-	-	54 (9)	591
รวม	1,509 (66)	131 (6)	162 (7)	8 (-)	489 (21)	2,299	2,841 (68)	332 (8)	505 (12)	244 (6)	257 (6)	4,179

ใน ( ) หมายถึง ร้อยละของแต่ละชนิดน้ำมัน

ที่มา: NEA, OIL AND THAILAND (2527)

TX คือ ภาษีสรรพสามิตรวมกับภาษีเทศบาล

FD คือ เงินกองทุนน้ำมัน

(ดูรายละเอียดในตารางที่ 7)

ข. โครงสร้างการกำหนดราคาน้ำมันสำเร็จรูปที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ

(Import Price Structure)

พอสรุปได้เป็นสมการง่าย ๆ ดังนี้คือ  $WP_I = IM+MM+ID+MT+FD$

โดยที่  $WP_I$  คือ ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ

IM คือ ราคาน้ำมันสำเร็จรูปนำเข้าจากต่างประเทศ

MM คือ ส่วนเหลือจากการตลาดของผู้ค้าน้ำมันและสถานีบริการ

ID คือ ภาษีนำเข้า

MT คือ ภาษีเทศบาลรวมกับภาษีการค้า

FD คือ เงินกองทุนน้ำมัน (ดูรายละเอียดในตารางที่ 8)

(พลสง่า สมบูรณ์ปัญญา และคณะ 2524 : 4)

ในโครงสร้างราคาทั้ง ก. และ ข. จะได้ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปเป็นราคาเดียวกัน ( $WP_L = WP_I$ ) และส่วนเหลือจากการตลาดเท่ากัน ( $MM=MM$ ) สำหรับส่วนประกอบตัวอื่นในโครงสร้างมีวิธีการกำหนดและค่าที่ได้แตกต่างกันในน้ำมันชนิดเดียวกัน

จากราคาขายปลีกที่กำหนดมาแล้วข้างต้น กระทรวงพาณิชย์จะประกาศเป็นราคาควบคุมที่ขาย ณ สถานีบริการน้ำมันในเขต กทม. สำหรับราคาขายปลีกในต่างจังหวัดกำหนดขึ้นโดยเอาราคาขายปลีก ณ จังหวัดที่มีคลังน้ำมัน รวมกับค่าขนส่งไปยังแต่ละอำเภอ โดยจะถือตามระยะทางและความยากลำบากในการขนส่ง

#### 2.1.4 โครงสร้างการตลาดน้ำมันทั้งประเทศ

ในปี พ.ศ. 2528 บริษัทผู้ค้าน้ำมันที่ได้รับอนุญาตให้สามารถมีคลังเก็บสำรองผลิตภัณฑ์น้ำมันได้ มี 13 บริษัท คือ ปตท. เชลล์ เอสโซ่ คาลเท็กซ์ ซัมมิท โมบิล ยูนิคแกส น้ำมันอีสาน เปโตรเลน สยามราช เวลค์แกส คอสโมปิโตร และแก๊สสยาม สำหรับรายชื่อ 8 บริษัทหลังได้รับอนุญาตให้สามารถนำเข้าและจำหน่ายก๊าซ LPG และน้ำมันดีเซลหมุนเร็วได้ ตาม พ.ร.บ. น้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2521 มาตราที่ 6 แต่การนำเข้าจะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ โดยได้รับความเห็นชอบจากการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย เพื่อควบคุม

ตารางที่ 7

Ex-Refinery Price Structure

7 October 1986

: Baht/Litre

DESCRIPTION	(EX)	(MM)	(TX)	(FD)	(WP <sub>L</sub> )
	EX-REFINERY	MARKETING	TAXES	OIL FUND	RETAIL
	PRICE	MARGIN		IN/(OUT)	PRICE
PREMIUM GASOLINE	3.6673	0.6220	4.4440	0.1667	8.900
REGULAR GASOLINE	3.1324	0.5809	4.4440	0.0427	8.200
KEROSENE	2.9499	0.3964	2.0200	0.7537	6.120
HIGH SPEED DIESEL	2.4570	0.4858	2.9795	0.3777	6.300
LOW SPEED DIESEL	2.4059	0.2840	2.9795	0.4306	6.100
FUEL OIL 600	2.0059	0.1717	0.6060	0.4464	3.230
FUEL OIL 1200	1.9636	0.1653	0.6060	0.1751	2.910
FUEL OIL 1500	1.9502	0.1756	0.6060	0.0682	2.800
FUEL OIL 2000	1.9364	0.1756	0.6060	(0.0280)	2.690
FUEL OIL 2500	1.9212	0.1756	0.6060	(0.1228)	2.580
LPG LARGE CYL (B/KG)	4.8981	1.8266	2.5000	0.2353	9.460
LPG SMALL CYL (B/KG)	4.8981	2.3566	2.5000	0.2353	9.990
LPG BULK (B/KG)	4.8981	1.0628	2.5000	2.2771	10.738
BITUMEN (B/KG)	2241.6685	359.5218	256.2966	2217.6931	5075.180

ที่มา : กองอุตสาหกรรมน้ำมัน

กระทรวงอุตสาหกรรม (2529)

ตารางที่ 8

Import Price Structure

7 October 1986

: Baht/Litre

DESCRIPTION	(IM)	(MM)	(ID)	(MT)	(FD)	(WP <sub>r</sub> )
	IMPORT	MARKETING	IMPORT	TAXES	OIL FUND	RETAIL
	PRICE	MARGIN	DUTY		IN/(OUT)	PRICE
PREMIUM GASOLINE	3.6019	0.6220	0.0100	4.4440	0.2221	8.900
REGULAR GASOLINE	3.1188	0.5809	0.0100	4.4440	0.0463	8.200
KEROSENE	2.8700	0.3964	0.0100	2.0200	0.8236	6.120
HIGH SPEED DIESEL	2.3667	0.4858	0.0100	2.9795	0.4580	6.300
LOW SPEED DIESEL	2.3283	0.2840	0.0100	2.9795	0.4982	6.100
FUEL OIL 600	1.9365	0.1717	0.0010	0.6060	0.5148	3.230
FUEL OIL 1200	1.8952	0.1653	0.0010	0.6060	0.2425	2.910
FUEL OIL 1500	1.8820	0.1756	0.0010	0.6060	0.1354	2.800
FUEL OIL 2000	1.8685	0.1756	0.0010	0.6060	0.0389	2.690
FUEL OIL 2500	1.8537	0.1756	0.0010	0.6060	(0.0563)	2.580
LPG LARGE CYL (B/KG)	3.8413	1.8266	0.0010	2.5000	1.2911	9.460
LPG SMALL CYL (B/KG)	3.8413	2.3566	0.0010	2.5000	1.2911	9.990
LPG BULK (B/KG)	3.8413	1.0628	0.0010	2.5000	3.3329	10.738
BITUMEN (B/MT)	2241.6685	359.5218	10.0000	256.2966	2207.6931	5075.180

ปริมาณสมดุลของการผลิตและการใช้น้ำมันในประเทศ สำหรับบริษัท ชัมมิต โค้เล็กกิจการไปใน ปี พ.ศ. 2526

ถ้าหากพิจารณาส่วนแบ่งการตลาด (MARKET SHARE) ปตท. เริ่มมีบทบาทในตลาดมากขึ้น จนเป็นผู้นำในค่าน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว, น้ำมันเตา, เจ.พี.4 และเบนซินอากาศยาน (ตารางที่ 9) เนื่องจากได้รับนโยบายการขายให้กับหน่วยราชการ, รัฐวิสาหกิจ และแนวโน้ม ปตท. จะเป็นผู้นำในตลาดทางคานก๊าซ LPG เนื่องจากมีคลังก๊าซที่ได้มาตรฐานและผู้เดียวกระจายอยู่ทั่วทุกภาคของประเทศประกอบกับนโยบายการตลาดที่คำนึงถึงประโยชน์และความปลอดภัยในการใช้ก๊าซ LPG ของประชาชน

2.1.5 ช่องทางการจำหน่ายน้ำมัน (MARKETING CHANNEL OR PHYSICAL DISTRIBUTION)

สำหรับธุรกิจการค่าน้ำมันนั้น โรงงานผลิตน้ำมัน ก็คือ โรงกลั่นน้ำมันในประเทศ หรือกรณีที่กลั่นไม่พอ ก็ต้องนำเข้าจากโรงกลั่นของต่างประเทศน้ำมันที่นำเข้าจากต่างประเทศจะขนส่งเข้ามาทางเรือ โดยผ่านทางอ่าวไทยเป็นส่วนใหญ่ และมีบางส่วนที่น้อยมากซึ่งเป็นน้ำมันดีเซลสำเร็จรูปถูกนำเข้าไปเก็บไว้ ณ คลังเซลล์ และเอสโซ่ ที่ภูเก็ตและสงขลา น้ำมันดิบเมื่อกลั่นเรียบร้อยแล้ว ก็จะถูกนำจากโรงกลั่นส่งไปเก็บ ณ คลังสำรองน้ำมันของบริษัทต่างๆ ใน กทม. และส่งไปทางภาคอีสานและภาคเหนือโดยทางรถไฟ ส่วนภาคใต้จะขนส่งทางเรือ หลังจากนั้นแล้ว จากคลังน้ำมันทั่วทุกภาคของประเทศ ก็จะมีลูกค้าของบริษัทน้ำมันนั้นมารับน้ำมัน ซึ่งอาจมารับโดยใช้รถบรรทุกน้ำมัน หรือบรรทุกโดยบรรจุใส่ถัง 200 ลิตร หรือโดยทางเรือ ซึ่งลูกค้าของบริษัทน้ำมันก็จะสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1. ตัวแทน หรือ สถานีบริการน้ำมัน
2. โรงงานอุตสาหกรรม
3. หน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจ
4. ผู้บริโภคอื่น ๆ

ลูกค้าประเภทแรกจะนำไปขายต่อให้กับประชาชนผู้ใช้น้ำมันอีกต่อหนึ่ง ส่วนลูกค้าที่เหลือจะนำไปใช้โดยตรง (รูปภาพที่ 3)



ตารางที่ 9

ส่วนแบ่งการตลาดน้ำมันชนิดต่าง ๆ

ปี 2528

หน่วย : ร้อยละ

รายการ	ปตท.	เชลล์	เอสโซ่	กาลเท็กซ์	โมบิล	อื่น ๆ
ก๊าซ LPG	13	24	14	12	9	28
เบนซินพิเศษ	16	37	21	26	-	-
เบนซินธรรมดา	28	25	27	19.7	0.3	-
น้ำมันก๊าด	12	41	24	20	3	-
ดีเซลหมุนเร็ว	27	24.5	26	19.1	0.4	3
น้ำมันเตา	48	17	28	7	-	-
เจที. 1	9	39	31	28	-	-
เจที. 4	100	-	-	-	-	-
เบนซินอากาศยาน	100	-	-	-	-	-

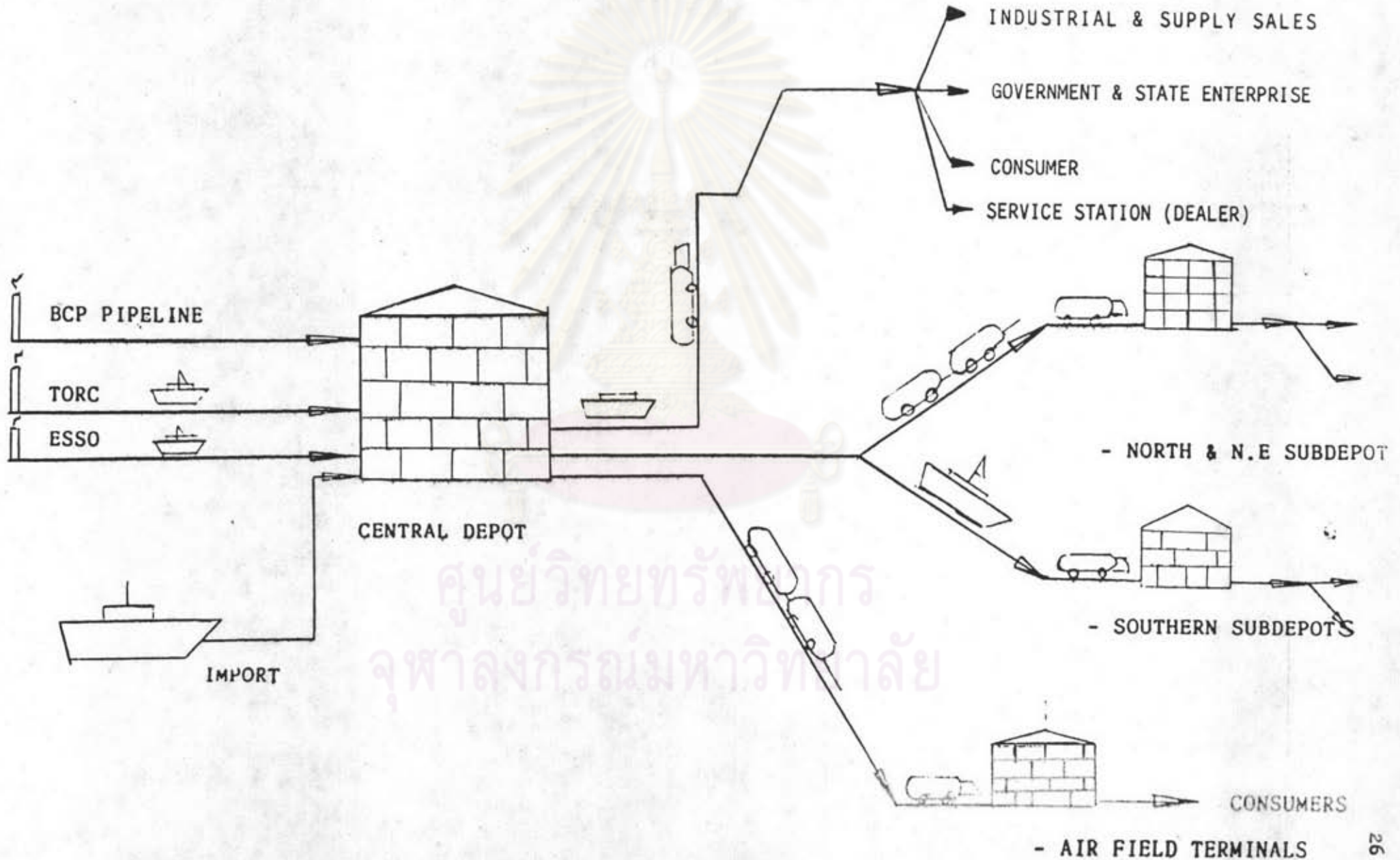
ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา : กรมทะเบียนการค้า กระทรวงพาณิชย์

รายงานการผลิต การจำหน่ายและการนำเข้าผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม (2528)

รูปภาพที่ 3

PRODUCT CHANNEL OF DISTRIBUTION



## 2.2 ภาวะเศรษฐกิจและแผนพัฒนาภาคใต้

การศึกษาแบ่งภาคใต้ออกเป็น 14 จังหวัด คือ จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา พัทลุง ปัตตานี ยะลา นราธิวาส สตูล กระบี่ พังงา ภูเก็ต และตรัง ตามการแบ่งของ สศช.

### 2.2.1 ภาวะเศรษฐกิจของภาคใต้และจังหวัดสงขลา

#### ก. ผลผลิตมวลรวมภาคใต้แยกตามสาขาเศรษฐกิจ

ผลผลิตมวลรวมประชาชาติของภาคใต้ คิดเป็นร้อยละ 10 (เฉลี่ย ตั้งแต่ปี พ.ศ.2518 - พ.ศ.2528) (ตารางที่ 10) ซึ่งในจำนวนผลผลิตมวลรวมของภาคใต้ ปรากฏว่า ภาคเกษตรกรรม คิดเป็นร้อยละ 40 ของผลผลิตมวลรวมของภาคใต้ ภาคการค้าส่ง และปลีกคิดเป็นร้อยละ 18 และภาคบริการคิดเป็นร้อยละ 9 (ตารางที่ 11) ซึ่งนับว่าเป็นสัดส่วนค่อนข้างสูง ทั้งนี้เพราะในภาคเกษตรกรรมในภาคใต้มีมูลค่าจากยางพาราถึง 9,640 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 94 ของผลผลิตยางพาราทั้งประเทศ หรือคิดเป็นร้อยละ 66 ของผลผลิตภาคเกษตรกรรม ในปี พ.ศ.2528 (ตารางที่ 12)

#### ข. ผลผลิตมวลรวมของภาคใต้แยกตามรายจังหวัด

จังหวัดสงขลา เป็นจังหวัดที่มีผลผลิตมวลรวมสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 18 รองลงมาได้แก่ นครศรีธรรมราช คิดเป็นร้อยละ 14 สุราษฎร์ธานี ร้อยละ 10 พังงา ร้อยละ 7 ตรังร้อยละ 7 และนราธิวาสร้อยละ 7 (ซึ่งคิดโดยเฉลี่ยระหว่างปี พ.ศ.2523 - พ.ศ.2528) (ตารางที่ 13)

สำหรับสาเหตุที่จังหวัดสงขลา มีจำนวนผลผลิตมวลรวมสูงสุด เนื่องจาก สงขลาเป็นที่ที่เพาะปลูกยางพาราสูงที่สุดประมาณ 1.409 ล้านไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 17.5 ของพื้นที่เพาะปลูกยางพาราทั้งหมด (ตารางที่ 14) นอกจากนี้ธุรกิจบริการเช่น โรงแรม สถานอาบอบนวด คอฟฟี่ซ้อพ ลินค้าอุปโภค บริโภคราคาถูก ห้างบริการ ก็เป็นสิ่งที่ดึงดูดใจนักท่องเที่ยวให้มาท่องเที่ยวในสงขลา โดยเฉพาะหาดใหญ่ ซึ่งเป็นศูนย์กลางคมนาคมทั้งทางอากาศ รถไฟและรถยนต์ จึงทำให้นักท่องเที่ยวจากมาเลเซีย สิงคโปร์และชาติอื่น ๆ เข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก โดยในปี พ.ศ.2527 มีจำนวนถึง 531,610 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 80 ของนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในภาคใต้ทั้งหมด และในปี พ.ศ.2528 มีจำนวน 506,819 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 78 (ตารางที่ 15) ฉะนั้นจึงทำให้สงขลาเป็นศูนย์กลางของธุรกิจการเงิน โดยมี ธนาคาร บริษัทเงินทุนต่าง ๆ รวมถึง 56 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 18 ซึ่งเป็นจำนวนสูงสุดของ

ตารางที่ 10

ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติภาคใต้ พ.ศ. 2518-พ.ศ.2528

หน่วย : ล้านบาท

ปี	ภาคใต้	ทั้งประเทศ	ร้อยละ
2518	21,053	203,562	10.34
2519	22,961	221,275	10.38
2520	25,843	237,181	10.90
2521	27,656	261,127	10.59
2522	28,988	276,952	10.47
2523	29,461	292,896	10.06
2524	30,967	311,272	9.95
2525	30,678	324,033	9.47
2526	33,465	342,945	9.76
2527	34,528	364,207	9.48
2528	35,899	378,761	9.49
รวม	321,499	3,214,211	10.00

ที่มา : กองบัญชาประชาชาติ  
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2529)

ตารางที่ 11

GROSS REGIONAL PRODUCT (GRP) AT CONSTANT 2515 PRICES

SOUTHERN

UNIT : MILLIONS OF BAHT

IND. ORI.	2518	2519	2520	2521	2522	2523	2524	2525	2526	2527	2528 E
AGR.	9,394.7	10,096.3	11,527.0	12,007.1	11,938.6	12,073.3	12,852.1	12,410.3	13,981.4	13,968.4	14,559.6
CRP.	5,436.1	6,289.4	6,790.1	6,721.7	6,641.3	7,096.8	7,166.7	6,983.7	7,737.8	7,485.0	7,669.6
LST.	1,096.4	1,064.6	941.1	1,124.2	1,164.9	820.4	1,167.2	1,255.1	1,515.5	1,431.2	1,471.4
FSH.	1,529.2	1,953.1	2,779.5	2,772.9	2,902.7	2,578.6	2,798.1	2,641.9	2,983.4	3,088.3	3,262.4
FST.	1,333.0	789.2	1,016.3	1,388.3	1,229.7	1,577.5	1,708.1	1,529.6	1,744.7	1,963.9	2,156.2
MNG.	985.2	1,170.1	1,458.5	1,807.9	1,839.2	1,889.9	1,632.1	1,424.0	1,151.2	1,298.0	1,152.4
MFG.	870.6	997.4	1,156.4	1,204.3	1,375.8	1,512.0	1,301.9	1,280.5	1,356.9	1,466.6	1,510.2
CST.	821.3	1,011.5	1,198.9	1,210.4	1,579.5	1,482.4	1,567.4	1,481.4	1,603.9	1,796.8	1,842.3
ECT.	187.3	232.4	266.9	321.3	380.2	402.4	495.1	548.7	602.6	689.4	765.2
TRN.	1,494.0	1,580.2	1,566.2	1,671.3	1,771.3	2,011.6	1,951.4	1,884.2	1,975.0	2,156.5	2,286.1
TRD.	3,835.3	4,178.0	4,519.9	4,644.8	4,967.3	4,854.6	5,501.4	5,525.5	6,099.4	6,296.9	6,512.9
BKG.	452.2	511.4	622.2	738.4	858.5	967.5	1,065.0	1,233.1	1,453.2	1,578.0	1,730.1
OWN.	368.8	378.2	391.9	413.2	483.2	452.1	470.4	488.8	509.0	525.0	542.8
PUB.	836.5	911.1	974.2	1,086.5	1,286.8	1,358.0	1,464.6	1,568.5	1,714.9	1,627.1	1,729.2
SEV.	1,806.7	1,894.8	2,161.2	2,551.4	2,577.8	2,457.8	2,685.8	2,850.6	3,018.0	3,127.5	3,268.6
GRP	21,052.6	22,961.4	25,843.3	27,656.6	28,988.2	29,461.6	30,967.2	30,677.8	33,465.5	34,528.2	35,899.4
P.CAP. (B)	4,072	4,324	4,738	4,943	5,056	5,015	5,144	4,971	5,290	5,324	5,400

ที่มา : กองบัญชีประชาชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ตารางที่ 12  
ผลผลิตและมูลค่ายาง



ปี	ผลผลิต (เมตริกตัน)			มูลค่า (ล้านบาท)		
	ประเทศไทย	ภาคใต้	ร้อยละ	ประเทศไทย	ภาคใต้	ร้อยละ
2518	348,700	331,265	(95)	2,964	2,815	(95)
2519	393,000	373,350	(95)	4,330	4,114	(95)
2520	431,000	409,450	(95)	5,043	4,790	(95)
2521	467,000	443,600	(95)	6,431	6,108	(95)
2522	534,300	507,000	(95)	9,227	8,872	(96)
2523	501,000	476,000	(95)	9,470	8,996	(95)
2524	502,000	476,900	(95)	7,056	6,706	(95)
2525	552,000	525,000	(95)	6,625	6,300	(95)
2526	600,000	570,00	(95)	9,000	8,550	(95)
2527	630,000	600,000	(95)	9,595	9,138	(95)
2528	690,000	650,000	(94)	10,250	9,640	(94)

ที่มา : กองเศรษฐกิจการเกษตร (ปี 2518-2522)

Rubber Statistical Bulletin และศูนย์วิจัยยางสงขลา (ปี 2523-2528)

หมายเหตุ : ผลผลิตยางของภาคใต้ประมาณร้อยละ 95 ของผลผลิตยางทั้งประเทศ  
มูลค่ายาง ปี 2523-2528 ประมาณการโดยหน่วยวิชาการ  
ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้

ตารางที่ 13

ผลิตภัณฑ์จังหวัดภาคใต้

(ตามราคาปี 2515)

หน่วย : ล้านบาท

	2523	2524	2525	2526	2527	2528	รวม	%
สงขลา	4980	5479	5499	6089	6334	6627	35008	18
พังงา	2609	2640	2230	2259	2027	1894	13659	7
นครศรีธรรมราช	3866	4202	4278	4776	4919	5127	27168	14
สุราษฎร์ธานี	1965	3033	3243	3560	3633	3722	19156	10
ตรัง	2501	2412	2119	2440	2502	2622	14596	7
ภูเก็ต	1356	1290	1262	1343	1415	1472	8138	4
นราธิวาส	2038	2143	2147	2285	2222	2266	13101	7
ชุมพร	1659	1771	1858	1992	2060	2114	11454	6
ระนอง	1517	1258	1288	1146	1365	1382	7956	4
ยะลา	1424	1527	1506	1654	1668	1738	9517	5
ปัตตานี	1561	1901	1518	1714	2248	2646	11588	6
พัทลุง	1301	1530	1614	1641	1676	1736	9498	5
กระบี่	879	873	1276	1528	1447	1507	7510	4
สตูล	805	908	840	1038	1012	1046	5649	3
รวม	29461	30967	30678	33465	34528	35899	193998	100

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย (2528)

รายงานเศรษฐกิจการเงินภาคใต้

ตารางที่ 14  
พื้นที่เพาะปลูกยางพารา

จังหวัด	พื้นที่ (พันไร่)	สัดส่วนต่อทั้งภาค (ร้อยละ)
สงขลา	1,408.5	17.5
นครศรีธรรมราช	973.1	12.1
ตรัง	982.9	12.2
ยะลา	820.4	10.2
สุราษฎร์ธานี	922.9	11.5
นราธิวาส	941.0	11.7
กระบี่	482.0	6.0
พัทลุง	368.9	4.6
พังงา	398.1	4.9
ปัตตานี	302.3	3.7
ภูเก็ต	90.4	1.1
สตูล	172.1	2.1
ชุมพร	168.6	2.1
ระนอง	24.9	0.3
รวม	8,056.1	100.0

ที่มา : สำนักงานส่งเสริมการเกษตรภาคใต้  
รายงานสภาพการเพาะปลูกไม้ผลและไม้ยืนต้น  
ประจำงวดที่ 1 เดือนพฤษภาคม - เดือนตุลาคม 2528



ตารางที่ 15

จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในภาคใต้  
(แยกตามจำนวนตรวจคนเข้าเมือง)

(คน)

จำนวนตรวจคนเข้าเมือง	2527	2528	การเปลี่ยนแปลง(ร้อยละ)	
			2527/26	2528/27
<u>สงขลา</u>	531,610 (80)	506,819 (78)	+ 8.6	- 4.7
มาเลเซีย	428,269 (81)	378,716 (75)	+ 8.6	- 11.6
สิงคโปร์	57,723 (11)	69,768 (11)	- 18.9	+ 20.9
ชาติอื่น ๆ	45,618 (8)	58,335 (11)	- 1.9	+ 27.9
<u>นราธิวาส</u>	62,403 (9)	80,352 (12)	+ 11.9	+ 28.8
มาเลเซีย	52,497	70,643	+ 8.7	+ 34.6
สิงคโปร์	2,828	3,259	+ 71.7	+ 15.2
ชาติอื่น ๆ	7,078	6,450	+ 21.4	- 8.9
<u>ยะลา</u>	23,856 (4)	16,022 (3)	- 33.1	- 32.8
มาเลเซีย	22,579	14,709	- 33.6	- 34.9
สิงคโปร์	345	275	- 25.3	- 20.3
ชาติอื่น ๆ	932	1,038	- 20.0	+ 11.4
<u>ภูเก็ต</u>	31,915 (5)	34,248 (5)	+ 68.4	+ 7.3
มาเลเซีย	5,872	6,068	+ 15.0	+ 3.3
สิงคโปร์	12,744	13,120	+ 169.5	+ 3.0
ชาติอื่น ๆ	13,299	15,060	+ 45.8	+ 13.2
<u>สตูล</u>	9,361 (2)	9,216 (2)	+ 3.9	- 1.5
มาเลเซีย	9,139	8,956	+ 3.2	- 2.0
สิงคโปร์	15	19	- 46.4	+ 26.7
ชาติอื่น ๆ	207	241	+ 64.3	+ 16.4
<u>รวมทั้งสิ้น</u>	659,145	646,657	+ 8.3	- 1.9
มาเลเซีย	518,356 (79)	479,092 (74)	+ 5.6	- 7.6
สิงคโปร์	73,655 (11)	86,441 (13)	+ 32.9	+ 17.4
ชาติอื่น ๆ	67,134 (10)	81,124 (13)	+ 7.0	+ 20.8

หมายเหตุ : ( ) ร้อยละ ที่มา : จำนวนตรวจคนเข้าเมืองตามจังหวัดที่ระบุ

ภาคใต้ ณ สิ้นปี พ.ศ.2528 (ตารางที่ 16)

### 2.2.2 โครงการพัฒนาภาคใต้และจังหวัดสงขลา

รัฐบาลได้จัดตั้งคณะกรรมการร่วมระหว่างภาครัฐบาลและภาคเอกชน เพื่อแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจในส่วนภูมิภาค ได้กำหนดแผนการพัฒนาภาคใต้เป็น 2 ประเด็นใหญ่ ๆ คือ

ก. การพัฒนาเมืองหลัก เพื่อแก้ไขปัญหาความยากจนและพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและสังคมในภูมิภาคนั้น เพื่อป้องกันการอพยพของประชาชนเข้ากรุงเทพฯ ซึ่งได้แก่ โครงการพัฒนาเมืองหลักสงขลา หาดใหญ่ สุราษฎร์ธานี และภูเก็ต และเมืองศูนย์กลางความเจริญอื่น ๆ ได้แก่ ปัตตานี นครศรีธรรมราช (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2529 : 16)

ข. โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การท่องเที่ยวและลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า อีกทั้งเพื่อเป็นการสร้างงานในท้องถิ่นซึ่งมีการพัฒนาทั้งทางคมนาคม ท่าอากาศยาน ท่าเทียบเรือและโทรคมนาคม

โดยเฉพาะจังหวัดสงขลา มีโครงการใหญ่ 3 โครงการ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้คือ

โครงการที่ 1 เป็นโครงการพัฒนาเมืองหลักสงขลา ซึ่งเป็นโครงการระยะที่ 1 (พ.ศ.2528 - พ.ศ.2532) โดยจะทำการปรับปรุงชุมชนแออัด ระบบระบายน้ำ ระบบกำจัดขยะมูลฝอย ระบบป้องกันน้ำท่วม และปรับปรุงท่าเทียบเรือประมง โดยโครงการนี้จะใช้งบประมาณทั้งสิ้น 475.5 ล้านบาท เพื่อแก้ไขปัญหาความยากจน ลดการอพยพแรงงานเข้ากรุงเทพฯ และพัฒนาสงขลาให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและสังคมของภาคใต้ตอนล่าง

โครงการที่ 2 เป็นโครงการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา (สะพานติณสูลานนท์) โดยแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ช่วง คือ จากฝั่ง อ.เมืองไปยังเกาะยอ และจากเกาะยอ ไปยังเขาแดง รวมระยะทาง 2.6 กิโลเมตร (ซึ่งเป็นสะพานที่ยาวที่สุดใน ASEAN) โดยใช้งบประมาณทั้งสิ้น 402.5 ล้านบาท ได้เปิดใช้แล้วในเดือนกันยายน พ.ศ.2529 ศกนี้ เพื่อให้การคมนาคมสะดวกเร็วขึ้นโดยไม่ต้องใช้แพขนานยนต์ ซึ่งต้องเสียเวลานานอีกทั้งเพื่อความสะดวกในการขนส่งสินค้าเข้า-ออก จากจังหวัดภาคใต้ตอนล่างไปสู่ท่าเรือน้ำลึกสงขลาอีกด้วย

โครงการที่ 3 เป็นโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา (บริ-

ตารางที่ 16

สาขาสถาบันการเงินที่เปิดดำเนินการในภาคใต้

(ณ สิ้นปี 2528)

(สำนักงาน)

จังหวัด	ธนาคารพาณิชย์	ธนาคารออมสิน	ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์	บริษัทเงินทุนฯ	บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	รวม	%
ชุมพร	15	5	1	-	-	21	(7)
ระนอง	7	2	-	-	-	9	(3)
สุราษฎร์ธานี	25	12	2	1	1	41	(13)
นครศรีธรรมราช	32	12	1	1	-	46	(15)
พังงา	17	4	1	-	-	22	(7)
ภูเก็ต	15	1	-	1	-	17	(5)
กระบี่	6	1	-	-	-	7	(2)
ตรัง	17	4	1	-	-	22	(7)
พัทลุง	7	4	1	-	-	12	(4)
สงขลา	39	12	1	3*	1	56	(18)
สตูล	4	2	-	-	-	6	(2)
ปัตตานี	9	3	1	-	-	13	(4)
ยะลา	14	4	1	-	-	19	(6)
นราธิวาส	15	4	1	-	-	20	(6)
รวม	222	70	11	6	2	311	311

\* เป็นสำนักงานใหญ่ 1 สำนักงาน

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย (2528), รายงานเศรษฐกิจการเงินภาคใต้

เวดเขาแดงนอก) ซึ่งในระยะแรกจะสร้าง 3 ท่าเรือ โดยเป็นท่าเรือสินค้าทั่วไป 2 ท่า และท่าเรือคอนเทนเนอร์ 1 ท่า ซึ่งสามารถรองรับเรือขนาดตั้งแต่ 9,000-20,000 ตัน โดยโครงการนี้จะใช้งบประมาณทั้งสิ้น 1,681.3 ล้านบาท และโครงการนี้จะแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2530 เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการรับและส่งสินค้าเพื่อลดต้นทุนค่าขนส่ง ก่อให้เกิดนิคมอุตสาหกรรม เป็นศูนย์กลางการค้าและคมนาคมทางเรือ เป็นฐานปฏิบัติการของบริษัทหุคเจาะน้ำมัน ทำให้ชาวสงขลาและบริเวณใกล้เคียงมีงานทำมากขึ้น (โครงสร้างเศรษฐกิจภาคใต้และประเด็นปัญหาคานเศรษฐกิจของ 14 จังหวัดภาคใต้ 2528 : 68-75) อีกทั้งเป็นฐานในการรองรับเรือรบขนาดใหญ่ ถ้าหากเกิดยุทธนาวีในน่านน้ำไทย

### 2.3 โครงสร้างการใช้ ส่วนแบ่งการตลาดและการเก็บสำรอน้ำมันเชื้อเพลิงในภาคใต้

#### 2.3.1 ลักษณะการใช้น้ำมันในภาคใต้ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2525 - พ.ศ.2528

ในปี พ.ศ.2525 - พ.ศ.2528 ภาคใต้มีปริมาณการใช้น้ำมันเฉลี่ยปีละ 1,200.525 ล้านลิตร ในขณะที่ทั้งประเทศมีปริมาณการใช้ถึง 12,238.130 ล้านลิตร หรือคิดเป็นร้อยละ 9.81 ของปริมาณการใช้น้ำมันทั้งหมดทั่วประเทศ

ถ้าหากพิจารณาปริมาณการใช้น้ำมันในแต่ละผลิตภัณฑ์ของภาคใต้จะพบว่า น้ำมันดีเซลหมุนเร็วมีปริมาณการใช้สูงสุด คิดเป็นปริมาณเฉลี่ย 767.957 ล้านลิตร ต่อปี หรือ คิดเป็นร้อยละ 16.34 ของการบริโภคทั้งประเทศ รองลงมา คือ น้ำมันเบนซินธรรมดา คิดเป็นปริมาณเฉลี่ย 202.061 ล้านลิตรต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 15.63 น้ำมันเตามีปริมาณเฉลี่ย 118.602 ล้านลิตรต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 3.96 น้ำมันเบนซินพิเศษมีปริมาณเฉลี่ย 37.312 ล้านลิตรต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 4.73 ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) มีปริมาณใช้เฉลี่ย 37.126 ล้านลิตรต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 4.25 น้ำมันก๊าดมีปริมาณใช้เฉลี่ย 35.132 ล้านลิตรต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 10.25 น้ำมันดีเซลหมุนช้ามีปริมาณการใช้เฉลี่ย 16.262 ล้านลิตรต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 19.45 และน้ำมันเครื่องบินมีปริมาณการใช้เฉลี่ย 12.394 ล้านลิตรต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 1.06 (ตารางที่ 17)

#### 2.3.2 ส่วนแบ่งการตลาดน้ำมันของ ปตท. ในภาคใต้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2525 - พ.ศ. 2528

ปตท. มีคลังน้ำมันภาคพื้นอยู่ 3 แห่ง และสำนักจัดจำหน่ายที่ตั้งอยู่ในคลังคาลเท็กซ์ จังหวัดชุมพรอีก 1 แห่ง โดยครอบคลุมการจำหน่ายในจังหวัดต่าง ๆ ดังนี้

ตารางที่ 17

สัดส่วนการบริโภคน้ำมันของภาคใต้กับทั้งประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

ปี		LPG.	GP	GR	IK	HSD	FO	LSD	JET FUEL	TOTAL
2525	ทั้งประเทศ	600.821	692.303	1,322.828	387.689	3,879.792	2,996.768	51.173	1,081.421	11,012.795
	ภาคใต้	20.739	32.337	198.402	41.537	610.980	233.440	10.620	-	1,143.055
	%	3.39	4.67	15.00	10.71	15.75	7.79	20.75	-	10.42
2526	ทั้งประเทศ	830.561	739.918	1,327.030	537.974	4,318.674	3,364.291	83.608	1,142.463	12,344.509
	ภาคใต้	30.977	33.678	205.404	47.998	711.155	80.614	13.098	-	1,122.924
	%	3.73	4.55	15.48	8.92	16.47	2.40	15.67	-	9.10
2527	ทั้งประเทศ	961.568	867.581	1,277.732	290.048	5,157.029	3,125.095	102.329	1,206.032	12,987.414
	ภาคใต้	41.917	40.458	205.254	32.286	852.497	85.493	22.401	12.307	1,292.613
	%	4.36	4.66	16.06	11.13	16.53	2.74	21.89	1.02	9.95
2528	ทั้งประเทศ	1,097.4	855.5	1,244.900	155.900	5,438.300	2,495.300	97.400	1,223.1	12,607.800
	ภาคใต้	54.87	42.775	199.184	18.708	847.195	74.859	18.93	12.481	1,238.506
	%	5.00	5.00	16.00	12.00	16.50	3.00	19.44	1.02	9.82
เฉลี่ยต่อปี	ทั้งประเทศ	872.587	788.826	1,293.123	342.903	4,698.449	2,995.364	83.628	1,163.254	12,238.130
	ภาคใต้	37.126	37.312	202.061	35.132	767.957	118.602	16.262	12.394	1,200.525
	%	4.25	4.73	15.63	10.25	16.34	3.96	19.45	1.06	9.81

ที่มา : NEA, OIL AND THAILAND (2527)

สำนักจัดจำหน่ายชุมพร จังหวัดในเขตจำหน่าย คือ ชุมพร ระนอง  
 คลังน้ำมันที่สุราษฎร์ธานี จังหวัดในเขตจำหน่าย คือ สุราษฎร์ธานี  
 กระบี่ ภูเก็ต และพังงา

คลังน้ำมันปากพนัง จังหวัดในเขตจำหน่าย คือ นครศรีธรรมราช  
 พัทลุง และตรัง

คลังน้ำมันสงขลา จังหวัดในเขตจำหน่าย คือ สงขลา สตูล ยะลา  
 ปัตตานี และนราธิวาส

จากผลการจำหน่ายของ ปตท. โดยรวมทั้ง 3 คลัง (ไม่รวมสำนักจัด  
 จำหน่ายชุมพร) ปตท. มีส่วนแบ่งในตลาดน้ำมันของภาคใต้เฉลี่ยระหว่างปี พ.ศ. 2525 -  
 พ.ศ. 2528 ในแต่ละชนิดของน้ำมัน ดังนี้คือ น้ำมันเบนซินพิเศษ คิดเป็นร้อยละ 22 น้ำมัน  
 เบนซินธรรมดา ร้อยละ 28 น้ำมันก๊าด ร้อยละ 26 และน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ร้อยละ 23

เฉพาะน้ำมันดีเซลหมุนเร็วที่จ่ายออก ณ คลังสุราษฎร์ธานี และคลังน้ำมัน  
 ปากพนัง คิดเฉลี่ยร้อยละ 30 และ 21 ของความต้องการรวมทุกคลังตามลำดับ (ตารางที่ 18)

สำหรับคลังน้ำมันของจังหวัดสงขลานั้น ซึ่งปัจจุบันมีคลังน้ำมันอยู่ 4 คลัง  
 คือ เซลล์ เอสโซ่ คาลเท็กซ์ และ ปตท. โดยมีส่วนแบ่งการตลาดเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2525  
 - พ.ศ. 2528 ในแต่ละผลิตภัณฑ์ดังนี้ คือ

น้ำมันเบนซินพิเศษ มีส่วนแบ่งการตลาดครั้งนี้ บริษัทเซลล์มีส่วนแบ่ง  
 การตลาดคิดเป็นร้อยละ 29.21 หรือคิดเป็นร้อยละ 0.55 ของการบริโภคทั้งประเทศ คาล-  
 เท็กซ์ คิดเป็นร้อยละ 24.58 หรือร้อยละ 0.46 ของการบริโภคทั้งประเทศ ปตท. คิดเป็นร้อย  
 ละ 24.56 หรือร้อยละ 0.46 ของการบริโภคทั้งประเทศ และเอสโซ่คิดเป็นร้อยละ 21.65  
 หรือร้อยละ 0.41 ของการบริโภคทั้งประเทศ

น้ำมันเบนซินธรรมดา มีส่วนแบ่งการตลาดครั้งนี้ บริษัทเอสโซ่ คิดเป็น  
 ร้อยละ 28.88 หรือร้อยละ 2.01 ของการบริโภคทั้งประเทศ ปตท. คิดเป็นร้อยละ 26.44  
 หรือร้อยละ 1.84 เซลล์คิดเป็นร้อยละ 25.65 หรือร้อยละ 1.79 และคาลเท็กซ์คิดเป็นร้อยละ  
 19.03 หรือร้อยละ 1.33

น้ำมันก๊าด มีส่วนแบ่งการตลาดครั้งนี้ บริษัทเอสโซ่คิดเป็นร้อยละ 63.96  
 หรือคิดเป็นร้อยละ 2.01 ของการบริโภคทั้งประเทศ ปตท. คิดเป็นร้อยละ 36.04 หรือคิด

ตารางที่ 18

ส่วนแบ่งการตลาดของ ปตท. ในภาคใต้

(2525 - 2528)

หน่วย : ล้านลิตร

รายการ	GP					GR					IK					HSD				
	2525	2526	2527	2528	เฉลี่ย %	2525	2526	2527	2528	เฉลี่ย %	2525	2526	2527	2528	เฉลี่ย %	2525	2526	2527	2528	เฉลี่ย %
สงขลา	2.17	2.77	4.43	5.21		16.75	24.29	26.02	28.36		4.09	6.97	3.18	1.29		46.53	68.98	99.22	118.31	
ปากพนัง	1.42	1.73	2.48	2.71		14.21	16.94	18.26	19.52		3.66	4.73	2.28	1.46		39.75	52.35	55.26	66.94	30
สุราษฎร์ธานี	1.61	1.98	2.72	3.06		10.19	14.34	15.27	15.70		2.97	4.17	1.73	0.29		27.01	34.46	44.57	47.43	21
รวม	5.32	6.86	9.58	10.98		43.77	55.12	60.49	63.58		11.38	15.46	6.10	3.04		117.10	160.93	210.03	232.68	
ภาคใต้	32.34	33.68	40.46	42.78		198.40	205.40	205.25	199.18		41.54	48.00	32.29	18.71		610.98	711.16	852.50	897.20	
% ภาคใต้	16	20	23	25	22	22	27	29	32	28	27	32	19	16	26	19	23	25	26	23

ที่มา : สำนักงานการพลังงานแห่งชาติ (2529) ; เอกสารอัครสำเนา



เป็นร้อยละ 1.13

น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว มีส่วนแบ่งการตลาดครั้งนี้ ปตท.คิดเป็นร้อยละ 35.20 หรือคิดเป็นร้อยละ 1.77 ของการบริโภคทั้งประเทศ คาลเท็กซ์คิดเป็นร้อยละ 22.41 หรือคิดเป็นร้อยละ 1.13 เชลล์คิดเป็นร้อยละ 20.92 หรือคิดเป็นร้อยละ 1.05 (ตารางที่ 19)

### 2.3.3 การเก็บสำรองน้ำมันและก๊าซในภาคใต้ (OIL AND GAS DEPOT)

การเก็บสำรองผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่น มีเหตุผล 3 ประการ ดังนี้คือ  
ประการแรก เพื่อสามารถกระจายสินค้าไปสู่ผู้บริโภค หรือ จุดรวมของตลาดด้วยต้นทุนต่อหน่วยที่ต่ำกว่า (COST PER UNIT) ทั้งนี้ เนื่องจากการใช้ระบบการขนส่งคราวละมาก ๆ โดยเฉพาะทางใต้จะใช้วิธีขนส่งโดยทางเรือ ซึ่งเป็นวิธีการขนส่งที่ต้นทุนค่าที่สุดและเป็นยุทธศาสตร์ทางการตลาดในการครอบครองตลาดของบริษัทผู้ค้าน้ำมัน

ประการที่สอง กฎหมายได้กำหนดปริมาณสำรองน้ำมัน โดยคิดเป็นร้อยละของยอดจำหน่ายตลอดทั้งปีในแต่ละผลิตภัณฑ์ โดยจะสำรองไว้ ณ ที่ใดก็ได้แต่ยอดรวมทั้งหมดในแต่ละวันจะต้องเท่ากับจำนวนที่รัฐบาลกำหนดไว้ ฉะนั้น การสำรองน้ำมันก็เพื่อความมั่นคงหรือสามารถนำมาใช้ได้ในช่วงระยะเวลาหนึ่งเมื่อยามเกิดการขาดแคลน (SHORTAGE) ขึ้น

ประการที่สาม เหตุผลสำคัญอีกประการหนึ่งของการสำรองน้ำมัน ก็คือการตรวจรักษาคุณภาพน้ำมัน (QUALITY CONTROL) ทั้งนี้ เนื่องจกน้ำมันแต่ละชนิดมีคุณสมบัติแตกต่างกันไปและลักษณะการใช้งานก็จะเจาะจงสำหรับเครื่องยนต์ชนิดนั้น ๆ เท่านั้น การใช้น้ำมันผิดหรือการปลอมปนน้ำมัน หรือมีสิ่งเจือปนในน้ำมันก็จะทำให้เกิดปัญหาต่อเครื่องยนต์อย่างมาก

ในปัจจุบัน ภาคใต้อีกมีคลังน้ำมันตั้งอยู่ 6 จังหวัด ดังนี้คือ จังหวัดชุมพร จ. สุราษฎร์ธานี อ.ปากพอง จ.นครศรีธรรมราช อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา อ.กันตัง จ.ตรัง จ.ภูเก็ต (ภาพที่ 4) โดยที่

จังหวัดชุมพร มีคลังน้ำมันคาลเท็กซ์ คลังน้ำมันเอสโซ่

จังหวัดสุราษฎร์ มีคลังน้ำมันเชลล์ เอสโซ่ คาลเท็กซ์ ปตท. และมีคลังก๊าซแอลพีจี. ของ ปตท.

จังหวัดนครศรีธรรมราช มีคลังน้ำมันเชลล์ คาลเท็กซ์ และ ปตท.

จังหวัดสงขลา มีคลังน้ำมันเชลล์ เอสโซ่ คาลเท็กซ์ ปตท. และมีคลัง



ตารางที่ 19

ส่วนแบ่งการตลาด  
คลังน้ำมัน ณ จังหวัดสงขลา

DESCRIP.	GP.						GR.						IK.						ADO.						
	PTT.	SHELL	ESSO	CALTEX	TOTAL	ND.	PTT.	SHELL	ESSO	CALTEX	TOTAL	ND.	PTT.	SHELL	ESSO	CALTEX	TOTAL	ND.	PTT.	SHELL	ESSO	CALTEX	TOTAL	ND.	
525	vol.	2.17	2.45	4.24	1.39	10.25	692.30	16.75	39.98	28.30	11.61	96.65	1,322.83	4.09		6.73		10.82	387.69	46.53	68.29	39.83	28.21	182.86	3.87
	%TT.	21.20	23.94	41.35	13.52			17.33	41.37	29.29	12.02			37.79	0.00	62.21	0.00			25.44	37.35	21.78	15.43		
	%ND.	0.31	0.35	0.61	0.20	1.48		1.27	3.02	2.14	0.88	7.31		1.05	0.00	1.74	0.00	2.79		1.20	1.76	1.03	0.73	4.71	
526	vol.	2.77	5.03	2.65	3.13	13.58	740.00	24.29	21.06	26.21	19.61	91.17	1,327.00	6.97		7.12		14.09	538.00	68.98	48.56	48.06	46.60	212.20	4.31
	%TT.	20.40	37.06	19.51	23.03			26.64	23.10	28.75	21.51			49.46	0.00	50.54	0.00			32.51	22.89	22.65	21.96		
	%ND.	0.37	0.68	0.36	0.42	1.83		1.83	1.59	1.98	1.48	6.87		1.30	0.00	1.32	0.00	2.62		1.60	1.12	1.11	1.08	4.91	
527	vol.	4.43	5.03	2.91	4.32	16.69	868.00	26.02	17.46	25.04	18.58	77.10	1,278.00	3.18		6.82		10.00	290.00	99.22	41.97	49.64	67.16	257.99	5.15
	%TT.	26.57	30.12	17.41	25.90			29.87	20.04	28.75	21.33			31.82	0.00	68.18	0.00			38.46	16.27	19.24	26.03		
	%ND.	0.51	0.58	0.33	0.50	1.92		2.04	1.37	1.96	1.45	6.82		1.10	0.00	2.35	0.00	3.45		1.92	0.81	0.96	1.30	5.00	
528	vol.	5.21	4.84	3.07	5.76	18.88	856.00	28.36	14.06	24.67	18.88	85.97	1,245.00	1.29		6.89		8.19	156.00	118.31	44.33	60.35	70.02	293.00	5.43
	%TT.	27.60	25.62	16.26	30.52			32.98	16.36	28.69	21.97			15.81	0.00	84.19	0.00			40.38	15.13	20.60	23.90		
	%ND.	0.61	0.57	0.36	0.67	2.21		2.28	1.13	1.98	1.52	6.90		0.83	0.00	4.42	0.00	5.25		2.18	0.82	1.11	1.29	5.39	
529	vol.	3.65	4.34	3.22	3.65	14.85	789.08	23.85	23.14	26.06	17.17	90.22	1,293.21	3.88	0.00	6.89	0.00	10.78	342.92	83.26	50.79	49.47	53.00	236.51	4.69
	%TT.	24.56	29.21	21.65	24.58			26.44	25.65	28.88	19.03			36.04	0.00	63.96	0.00			35.20	21.47	20.92	22.41		
	%ND.	0.46	0.55	0.41	0.46	1.88		1.84	1.79	2.01	1.33	6.98		1.13	0.00	2.01	0.00	3.14		1.77	1.08	1.05	1.13	5.03	

หมายเหตุ : คลังน้ำมันสงขลา การบริโภคเต็มแห่งประเทศไทย

VOL = ปริมาณขาย (ล้านลิตร)  
 % TT = ส่วนแบ่งการตลาดของแต่ละบริษัท  
 % ND = ร้อยละของปริมาณเทียบกับความต้องการทั้งประเทศ



# อ่าวไทย

แสดงที่ตั้งคลังน้ำมันในภาคใต้

น้ำมันอากาศยานที่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา ของ ปตท.

จังหวัดตรัง มีคลังน้ำมันของ โมบิลบริษัทเดียว

การสำรองน้ำมันภาคพื้น (ไม่รวมน้ำมันอากาศยาน) ทุกคลังจะสำรองน้ำมันหลัก 4 ชนิด คือ น้ำมันเบนซินพิเศษ (GP) น้ำมันเบนซินธรรมดา (GR) น้ำมันก๊าด (IK) น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว (HSD) นอกจากคลังน้ำมันของ ปตท. คลังน้ำมันของเชลล์ที่สุราษฎร์ธานี และคลังน้ำมันของเชลล์ที่นครศรีธรรมราชที่มีการเก็บน้ำมันเตา (FO) เพิ่มอีก 1 ชนิด สำหรับจ่ายให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตฯ และอุตสาหกรรม นอกจากนี้ คลังน้ำมันของคาลเท็กยังมีถังเก็บก๊าซ BULK เพื่อบรรจุก๊าซไว้ ๗ คลังน้ำมันสุราษฎร์ธานี และที่สงขลา ซึ่งในปัจจุบันถูกห้ามใช้ (ตารางที่ 20.1 - ตารางที่ 20.4)

การนำน้ำมันมาสำรอง ๗ ภาคใต้จะใช้วิธีการขนส่งโดยทางเรือจากกรุงเทพฯ และหรือ ศรีราชา ยกเว้นน้ำมันก๊าดและน้ำมันอากาศยานที่ขนส่งมาทางบก นอกเหนือจากนั้นบริษัทเชลล์ เอสโซ่ ยังนำเข้าน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว จากต่างประเทศมาสำรองไว้ ๗ คลังน้ำมันที่สงขลาและภูเก็ตโดยตรงบางส่วนรวมทั้งคลังน้ำมันคาลเท็กที่สงขลาด้วย (ภาพที่ 5)

#### 2.4 การปฏิบัติงานในการเก็บสำรองน้ำมันของคลังน้ำมัน ปตท. ในภาคใต้ในปัจจุบัน

การปฏิบัติงานของคลังน้ำมันเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ คือ การรับน้ำมันจากแหล่งผลิต นำมาเก็บไว้เพื่อควบคุมปริมาณและคุณภาพ และแจกจ่ายไปสู่ลูกค้าให้ครบตามจำนวนด้วยคุณภาพที่ถูกต้อง ตรงตามเวลาในต้นทุนที่ต่ำที่สุด (BOWERSOX, SMYKAY, LA LONDE 1968 : 111)

ฉะนั้นการปฏิบัติงานในการเก็บสำรองน้ำมันของคลังน้ำมัน ปตท. ในภาคใต้ในปัจจุบันจึงสามารถแบ่งการปฏิบัติงานเป็นงานใหญ่ ๆ ได้ 4 งาน ดังนี้คือ

2.4.1 การรับน้ำมัน

2.4.2 การเก็บรักษาคุณภาพน้ำมัน

2.4.3 การจ่ายน้ำมัน

2.4.4 การซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์ เครื่องมือและเครื่องจักร

โดยมีรายละเอียดแต่ละงาน ดังนี้.-

2.4.1 การรับน้ำมัน

ปัจจุบันคลังน้ำมันทั้ง 3 แห่งของ ปตท. (สุราษฎร์ธานี ปากพนัง สงขลา)

ตารางที่ 20.1

OIL DEPOT TANK CAPACITY

AT SONGKLA

UNIT : MML

TYPE	PTT			SHELL			ESSO			CALTEX			TOTAL		
	TANK CAP.	NO TANK	TOTAL CAP.	TANK CAP.	NO TANK	TOTAL CAP.	TANK CAP.	NO TANK	TOTAL CAP.	TANK CAP.	NO TANK	TOTAL CAP.	TANK CAP.	NO TANK	TOTAL CAP.
SMG	0.060	3	0.180	1.000	1	1.000	1.200 0.045	1 1	1.245	0.450	1	0.450			2.875
MG	0.160	3	0.480	1.800	1	1.800	1.200 0.045 0.065	1 1 1	1.310	1.100 0.450	1 1	1.550			5.140
HSD	1.460 0.060	1 2	1.580	1.000 1.800	1 2	4.600	3.200 1.200	2 1	7.600	1.100	2	2.200			15.980
IK	0.034 0.170	1 1	0.204	-	-	-	0.300	1	0.300	0.250	2	0.500			0.704
LPG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500(TON)	1	500(TON)			500(TON)
TOTAL		11	2.444		5	7.400		8	10.455		8	4.700 500(TON)			24.699 500(TON)

ที่มา : ฝ่ายแผนปฏิบัติการด้านการตลาด การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (2529)

ตารางที่ 20.2

OIL DEPOT TANK CAPACITY  
AT NAKHONSRI THAMARAT

หน่วย : ล้านลิตร

TYPE	PTT			SHELL			CALTEX			MOBIL			TOTAL		
	TANK CAP.	NO. TANK	TOTAL CAP.	TANK CAP.	NO. TANK	TOTAL CAP.	TANK CAP.	NO. TANK	TOTAL CAP.	TANK CAP.	NO. TANK	TOTAL CAP.	TANK CAP.	NO. TANK	TOTAL CAP.
SMG	0.060 0.255	1 1	0.315	0.270	2	0.540	0.220	1	0.220	0.090	1	0.090		6	1.165
MG	0.571 0.171 0.255	1 1 1	0.997	0.540	1	0.540	0.500	1	0.500	0.600	1	0.600		6	2.637
HSD	0.582 1.080	3 1	2.826	1.080 0.700	1 1	1.780	0.120 1.000	2 1	1.240	1.400	1	1.400		10	7.246
IK	0.60 0.125	1 1	0.185	-	-	-	0.500	1	0.500	0.600	3	1.800		6	2.485
FO	-	-	-	1.200 0.270	1 1	1.470	-	-	-	1.000 (250)	1	1.000		3	2.470
TOTAL		11	4.323		7	4.330		6	2.460		6	4.89		31	16.003

ที่มา : ฝ่ายแผนปฏิบัติการด้านการตลาด การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (2529)

TANK CAP. = ความจุของถัง , NO. TANK = จำนวนถัง , TOTAL CAP = ความจุรวม

ตารางที่ 20.3

OIL DEPOT TANK CAPACITY

AT SURATANEE

หน่วย: ล้านลิตร

TYPE	PTT			ESSO			SHELL			CALTEX		
	TANK CAP.	NO. TANK	TOTAL CAP	TANK CAP.	NO. TANK	TOTAL CAP.	TANK CAP.	NO. TANK	TOTAL CAP.	TANK CAP.	NO. TANK	TOTAL CAP.
SMG	.130 .124	1 1	.254	1	.340	0.340	.789	1	.789	0.220	1	0.220
MG	.172 .256 .573	1 1 1	1.001	1 1	.635 .635	1.270	1.409	1	1.409	0.440	1	0.440
HSD	.130 .225 3.261	1 1 1	3.647	1 1	1.800 1.800	3.600	1.826 4.358	1 1	6.184	1.000 0.440	1 1	1.440
IK	.130 .172	1 1	.302							0.440	1	0.440
FO	3.262	1	3.262				.531 .350 1.404 1.401	1 1 1 1	3.686	LPG. 50(TONS)	2	100(TONS)
TOTAL		11	8.466	5		5.21		8	12,068		5	2.540

ที่มา : ฝ่ายแผนปฏิบัติการด้านการตลาด การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (2529)

TANK CAP.= ความจุของถัง , NO. TANK = จำนวนถัง , TOTAL CAP = ความจุรวม

ตารางที่ 20.4

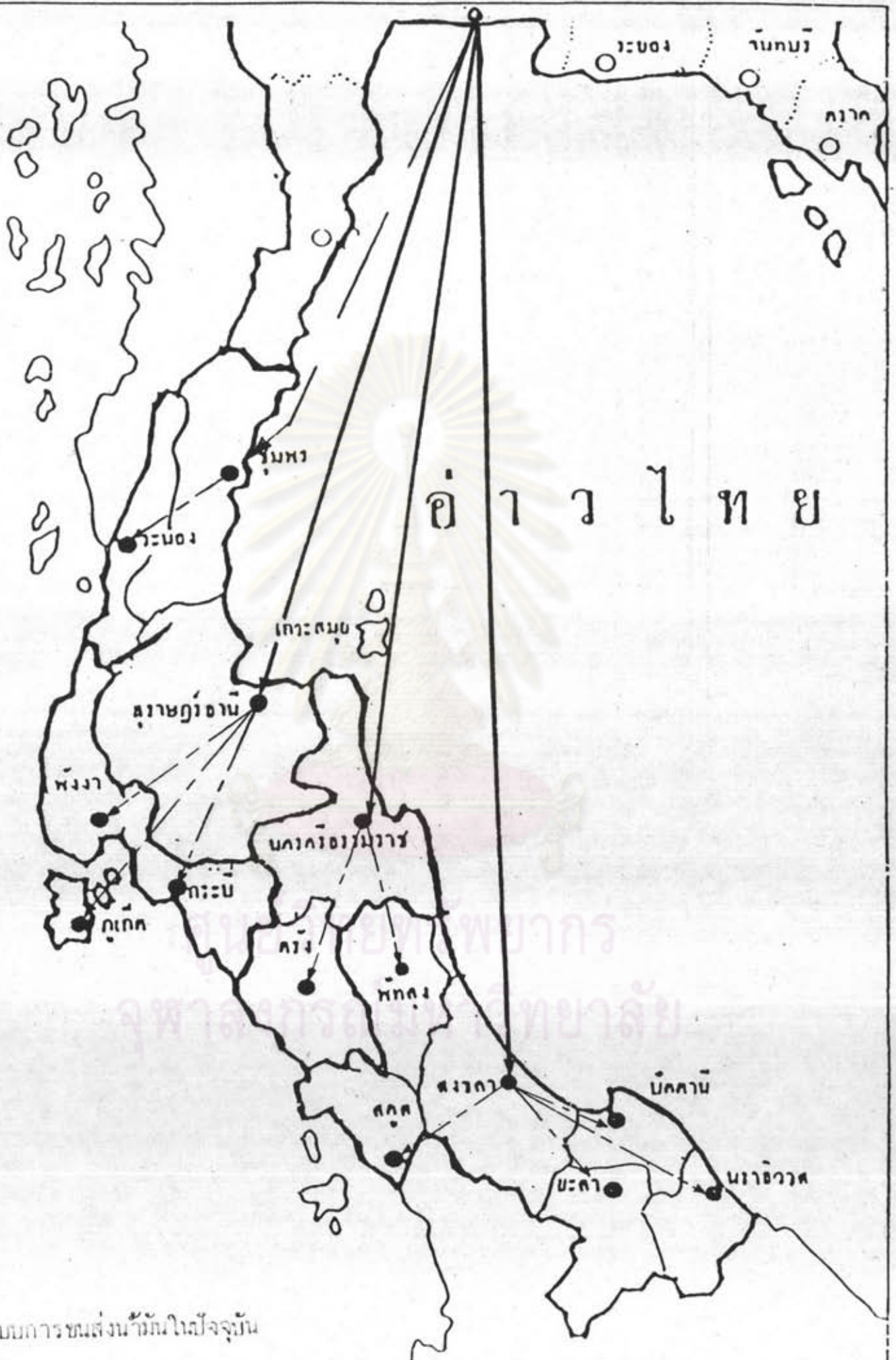
OIL DEPOT TANK CAPACITY  
AT PHUKET & CHUMPORN

หน่วย: ล้านลิตร

TYPE	PHUKET						TOTAL			CHUMPORN (CALTEX)		
	SHELL			ESSO			TANK CAP	NO TANK	TOTAL CAP	TANK CAP	NO TANK	TOTAL CAP
	TANK CAP	NO TANK	TOTAL CAP	TANK CAP	NO TANK	TOTAL CAP						
SMG	1.2	1	1.2	1.0	1	1.0		2	2.20	0.100	1	0.100
MG	1.2	2	2.4	1.44	1	1.44		3	3.84	0.100	1	0.100
HSD	1.79	4	7.16	1.56	4	6.24		8	13.40	0.200	2	0.400
IK	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-
LPG	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-
TOTAL		7	10.76		6	8.68		13	19.44		4	0.600

ที่มา : ผ่านแผนปฏิบัติการด้านการตลาด การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (2529)

TANK CAP.= ความจุของถัง , NO. TANK = จำนวนถัง , TOTAL CAP = ความจุรวม



แสดงระบบการขนส่งน้ำในปัจจุบัน



เกือบทุกผลิตภัณฑ์ใช้วิธีการรับน้ำมันทางเรือเนื่องจากค่าขนส่งทางเรือถูกกว่าทางรถยนต์ ยกเว้น น้ำมันภาคของคลังน้ำมันสงขลาที่ขนส่งทางรถไฟไปลงที่สถานีรถไฟหาดใหญ่ และขนส่งโดยรถบรรทุกน้ำมันไปยังคลังน้ำมันสงขลา สำหรับรายละเอียดการรับน้ำมันทางเรือ เช่น ขนาดของท่าเทียบเรือ ความสามารถในการสูบน้ำมัน และการใช้เวลาสูบของคลังน้ำมันทั้ง 3 แห่ง มีดังนี้ คือ

ขนาดของท่าเทียบเรือ

คลังน้ำมันสุราษฎร์ธานี มีขนาด 500 DWT, LOA 267', DRAFT 10' <sup>\*/</sup>

คลังน้ำมันปากพนัง มีขนาด 500 DWT, LOA 268', DRAFT 10'

คลังน้ำมันสงขลา มีขนาด 3,000 DWT, LOA 300', DRAFT 10'

ความสามารถในการสูบน้ำมัน

คลังน้ำมันสุราษฎร์ธานี MIN.- MAX. = 0.110-0.200 ลิตร/ชม.

คลังน้ำมันปากพนัง MIN.- MAX. = 0.080-0.240 ลิตร/ชม.

คลังน้ำมันสงขลา MIN.- MAX. = 0.127-0.300 ลิตร/ชม.

การใช้เวลาสูบน้ำมันในแต่ละเที่ยว

คลังน้ำมันสุราษฎร์ธานี 4.8 ชม./เที่ยว

คลังน้ำมันปากพนัง 8.0 ชม./เที่ยว

คลังน้ำมันสงขลา 32.7 ชม./เที่ยว

2.4.2 การเก็บรักษาคุณภาพน้ำมัน

สถานที่เก็บน้ำมันก็คือ ถังน้ำมัน ซึ่งการก่อสร้างจะต้องอยู่ในระเบียบการควบคุมการก่อสร้างของกรมโยธาธิการ นอกจากถังน้ำมันแล้วยังมีโรงเก็บน้ำมันหล่อลื่นและผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ที่เป็น PACKAGE (ซึ่งการศึกษานี้จะไม่กล่าวถึง)

สำหรับลักษณะของถังน้ำมันมี 3 ประเภท <sup>\*\*/</sup> ดังนี้ คือ

1. FIXED ROOF หรือ CONE ROOF

<sup>\*/</sup>

DWT. = DEAD WEIGHT TON คือ น้ำหนักน้ำมันในเรือ, LOA = LENGHT OVER ALL คือความยาวของเรือ, DRAFT คือ ระดับกินน้ำลึก

<sup>\*\*/</sup>

FIXED ROOF, CONE ROOF คือ ถังที่มีฝ้าตั้งเชื่อมภคสนธิ ฝ้าตั้งเป็นรูปกรวยแบน

FLOATING FIXED ROOF คือ ถังที่มีฝ้าตั้งเชื่อมภคสนธิ และภายในถังมีฝ้าตั้งสามารถลอยขึ้นลงได้

ตามระดับน้ำมัน

FLOATING ROOF คือ ถังที่มีฝ้าตั้งลอยขึ้นลงได้ มักจะเป็นรูปวงกลม

## 2. FLOATING FIXED ROOF

## 3. FLOATING ROOF

ซึ่งลักษณะของถังน้ำมันแต่ละประเภทมีความสามารถในการควบคุมการระเหยหายของน้ำมัน (BREATHING LOSS) ได้แตกต่างกันไป และเนื่องจากคลังน้ำมัน ปตท. ในภาคใต้ทั้ง 3 แห่ง ซึ่งตั้งมากกว่า 10 ปีแล้ว จึงมีลักษณะถังน้ำมันแบบ FIXED ROOF ซึ่งมีความสามารถในการบรรจุน้ำมันเพื่อจำหน่าย (ความจุของถัง - DEAD STOCK) ได้ดังนี้ คือ

คลังน้ำมันสุราษฎร์ธานี (ลานลิตร)

GP = 0.254 GR = 1.001 IK = 0.302 HSD = 3.647

คลังน้ำมันปากพนัง

GP = 0.315 GR = 0.997 IK = 0.185 HSD = 2.826

คลังน้ำมันสงขลา

GP = 0.180 GR = 0.480 IK = 0.204 HSD = 1.580

จากความสามารถในการบรรจุน้ำมันของถังน้ำมันในแต่ละคลัง ถ้าหากหารด้วยปริมาณการขายเฉลี่ยต่อวัน ก็จะพบว่า คลังน้ำมันแต่ละคลังจะมีน้ำมันเพียงพอกับการขายที่วัน ซึ่งถ้าหากดูสถิติปี พ.ศ. 2528 จะพบว่า (ตารางที่ 21)

คลังน้ำมันสุราษฎร์ธานี (วัน)

GP = 21 GR = 17 IK = 302 HSD = 20

คลังน้ำมันปากพนัง

GP = 32 GR = 13 IK = 31 HSD = 11

คลังน้ำมันสงขลา

GP = 9 GR = 4 IK = 41 HSD = 4

นอกจากการเก็บน้ำมันที่อยู่ในถังยังมีการตรวจสอบปริมาณน้ำมันอย่างสม่ำเสมอทุกวัน ในตอนเช้าเพื่อจัดหัวบัญชีรับ-จ่ายและน้ำมันคงเหลือ ซึ่งการตรวจสอบคุณภาพก็ต้องกระทำอย่างสม่ำเสมอทุกเช้าด้วย คือ การตรวจสอบค่า API 60°F\* หรือค่าความดงจำเพาะของน้ำมัน ณ อุณหภูมิ 60°F ซึ่งค่าที่ได้จะต้องไม่แตกต่างจากค่ามาตรฐานน้ำมันชนิดนั้น บวก/ลบ 0.3 (การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย 2528 : 50)

\*/

API 60°F หมายถึง ค่าความดงจำเพาะของน้ำมัน ณ อุณหภูมิ 60°F เป็นบรรทัดฐานในการตรวจสอบคุณภาพน้ำมันและปริมาณน้ำมันที่ใช้กันในระดับสากล

ตารางที่ 21

เปรียบเทียบความจุ้งและจำนวนวันสำรอง

คลังน้ำมัน ปตท. ภาคใต้

รายการ	สงขลา				ปากพนัง				สุราษฎร์ธานี			
	ความจุ (ล้านลิตร)	ยอคจ่าย		สำรอง (วัน)	ความจุ (ล้านลิตร)	ยอคจ่าย		สำรอง (วัน)	ความจุ (ล้านลิตร)	ยอคจ่าย		สำรอง (วัน)
		ปี	ต่อวัน			ปี	ต่อวัน			ปี	ต่อวัน	
GP	0.180	5.21	0.020	9	0.315	2.71	0.010	32	0.254	3.06	0.012	21
GR	0.480	28.36	0.107	4	0.997	19.52	0.074	13	1.001	15.70	0.059	17
IK	0.204	1.29	0.005	41	0.185	1.46	0.006	31	0.302	0.29	0.001	302
HSD	1.580	118.31	0.448	4	2.826	66.94	0.253	11	3.647	47.43	0.180	20

หมายเหตุ : วันทำงาน = 264 วัน/ปี หรือ 22 วัน/เดือน

ที่มา : ฝ่ายแผนปฏิบัติการด้านการตลาด การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (2529)



## 2.4.3 การจ่ายน้ำมัน

ปศท. เป็นรัฐวิสาหกิจที่มีหน้าที่จำหน่ายน้ำมันให้กับหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจ ตามมติคณะรัฐมนตรี และตัวแทนค่าน้ำมันหรือเจ้าของสถานบริการน้ำมัน และยังรวมถึงลูกค้าประเภทอุตสาหกรรมด้วย ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจมักจะให้ ปศท. จัดส่งน้ำมันให้ ส่วนตัวแทนค่าน้ำมัน มักจะมารับน้ำมันเอง

ปกติการจ่ายน้ำมันจะจ่ายใส่รถบรรทุกน้ำมัน (TANK TRUCK) ซึ่งมีขนาดจุตั้งแต่ 7,000 ลิตรถึง 30,000 ลิตร มักจะจ่าย ณ โรงจ่าย (LOADING LAG) โดยใช้วงจ่าย (LOADING ARM) ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 4" ซึ่งสามารถจ่ายน้ำมันใส่รถโดยใช้เวลาค้างแต่ 20 นาที-50 นาที ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการจัดสถานที่จ่าย จำนวนวงจ่าย พนักงานจ่ายและขนาดของรถ แต่โดยปกติรถขนาด 12,000 ลิตร จะใช้รับน้ำมันมากที่สุด โดยใช้เวลาเติมน้ำมันประมาณ 25-30 นาทีต่อคัน อย่างไรก็ตามประสิทธิภาพการจ่ายน้ำมันก็ขึ้นอยู่กับความพร้อมของอุปกรณ์และเครื่องมือด้วย โดยแยกพิจารณาแต่ละคลังดังนี้ คลังน้ำมันปากพองและสงขลา จ่ายน้ำมันทั้งหมดทางรถยนต์ ส่วนคลังน้ำมันสุราษฎร์ธานี จ่ายน้ำมันเตาทางเรือ นอกนั้นจะจ่ายทางรถยนต์

สำหรับสัดส่วนของประเภทลูกค้าที่คลังน้ำมัน ปศท. ในปี 2529 ได้จำหน่ายน้ำมันใหม่ดังนี้ คือ

คลังน้ำมันสุราษฎร์ธานี ตัวแทนร้อยละ 81 รัฐวิสาหกิจร้อยละ 10 หน่วยราชการร้อยละ 2 และผู้บริโภคร้อยละ 7 (ไม่รวมน้ำมันเตา)

คลังน้ำมันปากพอง ตัวแทนร้อยละ 97.8 รัฐวิสาหกิจร้อยละ 0.2 หน่วยราชการร้อยละ 0.3 ผู้บริโภคร้อยละ 1.6 และอุตสาหกรรมร้อยละ 0.1

คลังน้ำมันสงขลา ตัวแทนร้อยละ 90 รัฐวิสาหกิจร้อยละ 7 หน่วยราชการร้อยละ 2.6 และผู้บริโภคร้อยละ 0.4

สำหรับปริมาณการจ่ายน้ำมันของแต่ละคลังเฉลี่ยต่อวันในปี พ.ศ. 2529 (เวลาทำงาน 264 วัน/ปี) มีดังนี้ คือ

คลังน้ำมันสุราษฎร์ธานี (ลิตร/วัน)

GP = 12,284 GR = 61,232 IK = 719 HSD = 194,221

FO = 189,403

คลังน้ำมันปากพอง

GP = 12,784 GR = 79,751 IK = 6,374 HSD = 226,007

คลังน้ำมันสงขลา

GP = 22,878 GR = 111,007 IK = 4,976 HSD = 434,363

#### 2.4.4 การซ่อมบำรุง รักษาอุปกรณ์เครื่องมือและเครื่องจักร

สำหรับอุปกรณ์และเครื่องมือในการดำเนินงาน ณ คลังน้ำมันพอแบ่งแยกได้

ดังนี้

ก. อุปกรณ์รับและเก็บน้ำมัน ซึ่งได้แก่ ท่อทางรับน้ำมัน เครื่องสูบลว ถังน้ำมัน และอุปกรณ์ถังน้ำมัน

ข. อุปกรณ์การจ่ายน้ำมัน ได้แก่ ท่อทางจ่าย มิเตอร์จ่าย วงจ่าย เครื่องสูบลวและลานจ่าย

ค. อุปกรณ์การขนส่งและบริการ ได้แก่ รถบรรทุกน้ำมัน รถปิคอัพใช้งาน เครื่องตัดหญ้า วิทยุสื่อสาร เครื่องป้องกันอัคคีภัย สายล่อฟ้าและสายดิน

นอกจากอุปกรณ์ข้างต้นแล้ว คลังน้ำมันจะต้องซ่อมแซมสำหรับอุปกรณ์มีท่อจ่ายน้ำมัน ถังน้ำมันให้กับลูกค้าของ ปตท.ควย เช่น สถานีบริการ หน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจ

สำหรับวิธีการซ่อมแซม ก็แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้คือ

ลักษณะที่ 1 การซ่อมตามวาระ (PREVENTIVE MAINTENANCE) เป็นการตรวจสอบสภาพทั่ว ๆ ไป ตามวาระที่ SPECIFICATION นั้นกำหนดไว้

ลักษณะที่ 2 การซ่อมแบบฉุกเฉิน (EMERGENCY MAINTENANCE) จะเกิดขึ้นเมื่อเกิดเหตุขัดข้องในอุปกรณ์เครื่องมือแบบกระทันหันและต้องแก้ไขให้ได้อย่างฉับพลัน

#### 2.5 การวิเคราะห์การปฏิบัติงานของคลังน้ำมัน ปตท.สงขลาในปัจจุบัน

คลังน้ำมัน ปตท. จังหวัดสงขลานั้นเป็นคลังน้ำมันที่มีปริมาณการจ่ายน้ำมันสูงกว่าทุกคลังน้ำมัน ปตท. ในภาคใต้ แต่ก็มีปัจจัยที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการขยายตัวของคลังน้ำมันเพื่อรองรับปริมาณน้ำมันที่จะเพิ่มขึ้น ดังนี้คือ

2.5.1 ข้อจำกัดทางด้านความสามารถในการสำรองน้ำมัน กล่าวคือ จำนวนกลุ่มถังน้ำมัน โดยเฉพาะน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว มีขนาดเล็กและมีจำนวนน้อยเกินไปเมื่อเทียบกับปริมาณความต้องการน้ำมันที่มีเพิ่มมากขึ้น จึงทำให้วันสำรองน้ำมันของคลังน้ำมันสงขลาต่ำมาก ดังจะเห็นได้จากวันสำรองน้ำมันแต่ละชนิดในปี พ.ศ.2528 พ.ศ.2529 ดังนี้คือ

น้ำมันเบนซินพิเศษ	จำนวนวันสำรอง	9 วันในปีพ.ศ.2528	เป็น	7 วันในปีพ.ศ. 2529
น้ำมันเบนซินธรรมดา	"	4 "	"	4 "
น้ำมันก๊าด	"	41 "	"	41 "
น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	"	4 "	"	3 "

ซึ่งถ้าหากเทียบกับคลังน้ำมันของเชลล์ เอสโซ่ และคาลเท็กซ์ ปรากฏว่า วันสำรองสำหรับน้ำมันทุกชนิดของ ปตท. มีน้อยกว่าทั้ง 3 บริษัท ยกเว้นน้ำมันก๊าด โดยเฉพาะน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ที่มียอดคงค้างสูงสุด มีวันสำรองเพียง 3 วัน ในขณะที่คาลเท็กซ์มีถึง 8 วัน เชลล์ 27 วัน และเอสโซ่มีถึง 33 วัน (ตารางที่ 22)

ฉะนั้น ตั้งแต่ปี พ.ศ.2526 - พ.ศ.2528 ปตท.ต้องขอยืมน้ำมันจากเชลล์ คาลเท็กซ์และเอสโซ่รวมกันมีปริมาณถึง 34,479,100 ลิตร ซึ่งคิดเป็นค่าใช้จ่ายในการยืมน้ำมันถึง 2,530,889 บาท (ตารางที่ 23) ซึ่งทั้งนี้เนื่องจากการไม่สามารถขยายคลังน้ำมันออกไปได้ เพราะกรมโยธาธิการไม่อนุญาตและได้กำหนดพื้นที่บริเวณคลังน้ำมันเป็นเขตชุมชน อีกทั้งมีประชาชนเดินชบวนคัดค้านการคงอยู่คลังน้ำมันทุกคลังในเขตเทศบาลสงขลาครั้งล่าสุด ในปลายปี พ.ศ.2527

2.5.2 ข้อจำกัดในการใช้ท่าเทียบเรือ กล่าวคือ ท่าเทียบเรือที่ใช้รับน้ำมันอยู่นี้เป็นท่าเทียบเรือของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นท่าที่ ปตท.ใช้ร่วมกับบริษัทน้ำมันเอกชน 3 บริษัท โดยต่อท่อจากคลังน้ำมันไปยังท่อเทียบเรือประมาณ 2 กิโลเมตร ซึ่งทุกบริษัทน้ำมันจะรวมตกลงกันว่าจะใช้ท่าเรือกันในวันไหนบ้าง โดยจะกำหนดประชุมกันในกรุงเทพฯ ล่วงหน้า 1 เดือนซึ่งผลัดกันเป็นเจ้าภาพในการประชุม โดยเจ้าภาพจะเป็นผู้เลือกก่อน และ ปตท.มักจะได้ QUOTA 10 วันใน 1 เดือน เนื่องจากมีขนาดถังจำนวนจำกัด จึงทำให้เกิดความยากลำบากต่อการรับน้ำมันโดยทางเรือที่เข้ามาอาจต้องเข้า-ออกจากท่าถึง 2-3 ครั้งต่อเที่ยว และต้องเสียเวลาในการสูบน้ำมันสูงสุดถึง 32.7 ชม. ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการรับน้ำมัน อีกทั้งค่อนข้างจะยากในการปฏิบัติการ

2.5.3 การปฏิบัติงานรับน้ำมันในขณะที่ยังขาดถังมีความจำสำรองได้เพียง 3 วัน ทำให้การปฏิบัติงานรับน้ำมันถี่มากขึ้น และเนื่องจากคลังน้ำมันและท่าเทียบเรืออยู่ใกล้กัน การรับน้ำมันจึงปฏิบัติงานได้ยากและเสี่ยงต่อความผิดพลาดได้มาก เช่น น้ำมันล้นถัง ท่อแตก ฯลฯ

2.5.4 ข้อจำกัดในการครอบครองตลาดน้ำมันเชื้อเพลิงในภาคใต้ตอนล่าง เนื่อง

ตารางที่ 22

เปรียบเทียบความจุถังและวันสำรอง

คลังน้ำมัน ณ จังหวัดสงขลา

หน่วย: ล้านลิตร

รายการ	ปตท.			เชลล์			เอสโซ่			กาลเท็กซ์				
	ความจุ	ยอดจ่าย (ต่อวัน)		วันสำรอง		ความจุ	ยอดจ่าย	วันสำรอง	ความจุ	ยอดจ่าย	วันสำรอง	ความจุ	ยอดจ่าย	วันสำรอง
		28	29	28	29									
GP	0.180	0.020	0.024	9	7	1.000	0.018	56	1.245	0.012	104	0.450	0.022	20
GR	0.480	0.107	0.121	4	4	1.800	0.053	34	1.310	0.093	14	1.550	0.072	22
IK	0.204	0.005	0.005	41	41	-	-	-	0.300	0.026	12	-	-	-
HSD	1.580	0.448	0.480	4	3	4.600	0.168	27	7.600	0.228	33	2.200	0.265	8

ที่มา : ฝ่ายแผนปฏิบัติการด้านการตลาด การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (2529)

หมายเหตุ : วันทำงาน 22 วัน/เดือน หรือ 264 วันต่อปี

: ระยะเวลาเดินทางทางเรือ กทม.-สงขลา 2 วัน สูบได้ประมาณ ชม.ละ 300,000 ลิตร

ใช้เวลาสูบเร็วที่สุดประมาณ 8-10 ชม./เที่ยว

ตารางที่ 23

ค่าใช้จ่ายในการยืมน้ำมันจากบริษัท SHELL, CALTEX ณ สงขลา

ปีงบประมาณ 2526-2528

รายการ	ยืมจาก SHELL			ยืมจาก CALTEX			ยืม ESSO	รวม			
	GP	GR	HSD	GP	GR	HSD	HSD	GP	GR	HSD	รวม
<u>ปริมาณน้ำมันยืม (ลิตร)</u>											
2526	304,568	1,764,523	7,078,093	776,000	3,120,014	3,335,900	379,000	1,080,568	4,884,537	10,792,993	16,758,098
2527	2,507,068	627,581	3,794,321	1,124,728	1,361,379	1,414,325	-	3,631,796	1,988,960	5,208,646	10,829,402
2528	3,075,100	414,000	1,676,300	42,500	377,900	1,305,800	-	3,117,900	791,900	2,982,100	6,891,600
รวม	5,886,736	2,806,104	12,548,714	1,943,228	4,859,293	6,056,025	379,000	7,829,964	7,665,397	18,983,739	34,479,100
<u>ค่าใช้จ่าย (บาท)</u>											
2526	30,122	151,749	566,247	41,516	165,984	171,132	30,320	71,638	317,733	767,699	1,157,070
2527	247,949	53,972	303,545	60,173	72,425	72,555	-	308,122	126,397	376,100	810,619
2528	304,127	35,604	134,104	2,274	20,104	66,987	-	306,401	55,708	201,091	563,200
รวม	582,198	241,325	1,003,897	103,963	258,513	310,674	30,320	686,161	499,838	1,344,890	2,530,889

ที่มา : ฝ่ายแผนปฏิบัติการ ด้านการตลาด การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (2529)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จากคลังไม่สามารถสำรองได้เพียงพอับความต้องการ การขยายตลาดจึงทำได้อย่างเชื่องช้า เพราะลูกค้าไม่มั่นใจใน SUPPLY ที่เพียงพอ ทำให้เกิดสูญเสียรายได้ที่พึงได้และมีผลกระทบต่อภาพพจน์ของ ปตท. ทั้งประเทศในประเด็นการตอบสนองนโยบายของรัฐด้านความมั่นคงและเพียงพอในด้าน SUPPLY ของพลังงาน

2.5.5 ปัจจุบัน เทศบาลเมืองสงขลาได้ขยายตัวออกอย่างรวดเร็ว ทำให้บริเวณรอบ ๆ คลังน้ำมัน มีประชาชนอาศัยอยู่ ในอดีตการปฏิบัติงานเคมพิทพลาด เช่น ดัง้าของ CALTEX เกิดระเบิด, น้ำมันล้นถัง ทำให้เกิดการปนเปื้อนตามท่อระบายน้ำ, ท่อรับน้ำมันส่งใต้ดินแตก อาจก่อให้เกิดอัคคีภัยและความสูญเสียต่อทรัพย์สินอย่างมาก

จากข้อจำกัดในการปฏิบัติงานของ ปตท. เอง ประกอบกับความไม่เหมาะสมในด้านสถานที่ตั้งและความปลอดภัยต่อชุมชนในเขตเทศบาล รวมทั้งแผนการสร้างท่าเรือน้ำลึกและสะพานข้ามเกาะยอ ปตท. จึงได้ประสานงานและได้รับความร่วมมือจากกรมเจ้าท่าและจังหวัดในการหาสถานที่ตั้งและสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน เพื่อสร้างคลังน้ำมันสงขลาแห่งใหม่

ดังนั้น การศึกษาวิจัยพยายามจะตอบคำถามว่า การไปตั้งคลังน้ำมันสงขลาแห่งใหม่ จะคุ้มกับการลงทุนหรือไม่ เมื่อเทียบกับการดำเนินการ ณ คลังน้ำมันสงขลาในปัจจุบัน ดังจะได้พิจารณาในบทต่อไป

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย