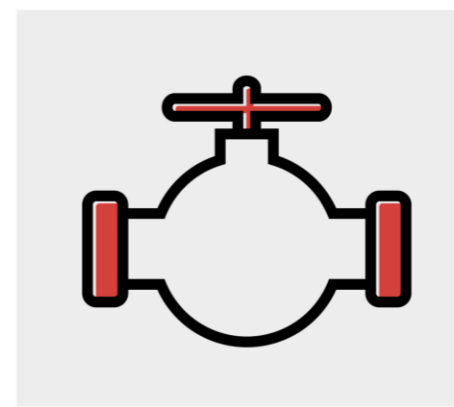
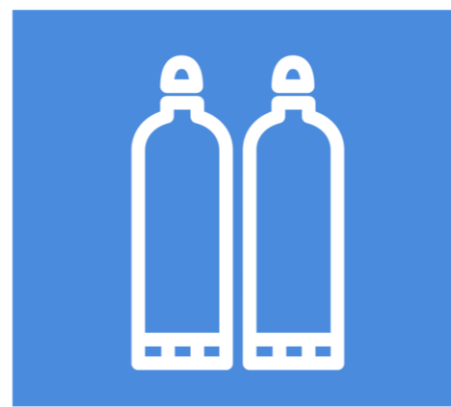
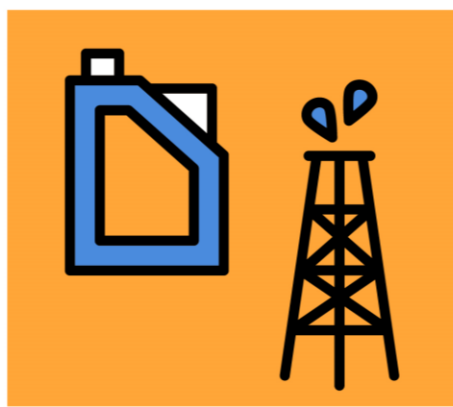


สาระสำคัญของ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2567-2580 (Oil Plan 2024)

สำหรับการสัมมนารับฟังความคิดเห็น วันที่ 28 มิถุนายน 2567 ณ โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น





ทิศทางการเปลี่ยนผ่านทางพลังงาน ที่มีนัยสำคัญต่อการจัดทำ Oil Plan

ทิศทางการเปลี่ยนผ่านทางพลังงานที่มีนัยสำคัญต่อการจัดทำ Oil Plan



**การลดลง
ของความต้องการ
ใช้น้ำมันทั่วโลก**

การปรับเปลี่ยนไปใช้ยานยนต์ไฟฟ้า
ประกอบกับประสิทธิภาพที่ดีขึ้นของเครื่องยนต์สันดาป
จะส่งผลให้**ปริมาณความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของโลก**
จะเริ่มมีแนวโน้มลดลงภายในปี ค.ศ. 2030



**การมุ่งสู่เป้าหมาย
Carbon Neutrality
และ Net Zero
Emissions**

ประเทศต่าง ๆ รวมทั้งไทย และองค์กรระหว่างประเทศจำนวนมาก
ได้ตั้งเป้าที่จะบรรลุ Carbon Neutrality หรือ Net Zero Emissions
ภายในปี ค.ศ. 2050 โดยมาตรการหนึ่งที่สำคัญ คือ
**การใช้เชื้อเพลิงที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่ำและ
เชื้อเพลิงชีวภาพทดแทนเชื้อเพลิงฟอสซิล**



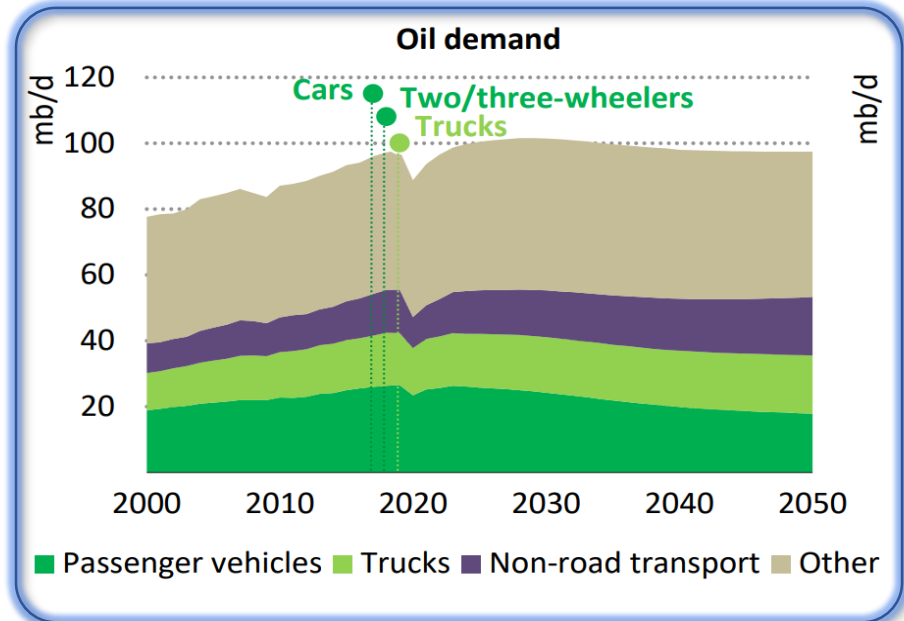
**ประเทศไทยยังคงต้อง
พึ่งพาการนำเข้า
น้ำมันจาก
ต่างประเทศ**

แม้ว่าความต้องการใช้น้ำมันจะมีแนวโน้มลดลง
ในอนาคต แต่**น้ำมันจะยังคงเป็นแหล่งพลังงานหลัก
ของไทย** โดยเฉพาะในภาคขนส่งและอุตสาหกรรม
โดยประเทศไทยต้องพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันดิบ
กว่าร้อยละ 90 และการจัดหาน้ำมันดิบยังได้รับ
ผลกระทบปัจจัยเสี่ยงทางด้านอุปทาน อาทิ สถานการณ์
ความไม่สงบในกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน

แนวโน้มการลดลงของปริมาณความต้องการใช้น้ำมันทั่วโลกหลังปี ค.ศ. 2030

“อุตสาหกรรมน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกจะถูก *disrupt* ด้วยยานยนต์ไฟฟ้าและประสิทธิภาพของยานยนต์”

iea

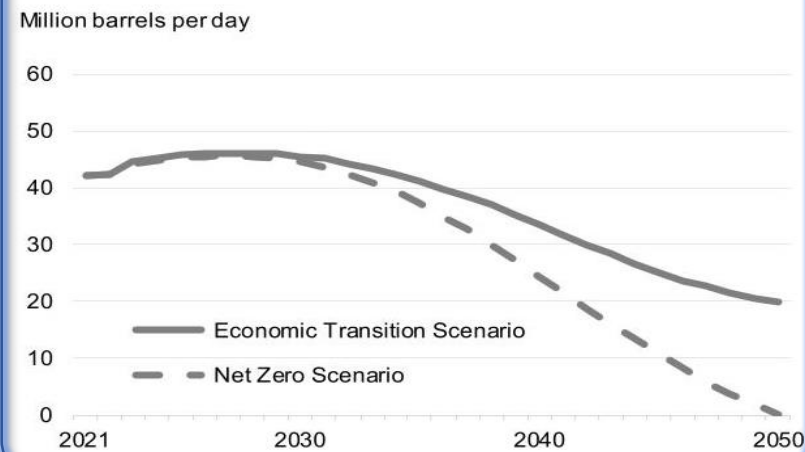


ที่มา: IEA World Energy Outlook 2023

หมายเหตุ: (1) กราฟแสดงความต้องการใช้น้ำมันของโลกสำหรับทุกกิจกรรม
(2) จุดวงกลมในกราฟ แสดงปีที่ยอดขายของยานยนต์แต่ละประเภทอยู่ในระดับสูงสุด (Cars=2017 Two/Three-wheelers=2018 Trucks=2019)

Bloomberg®

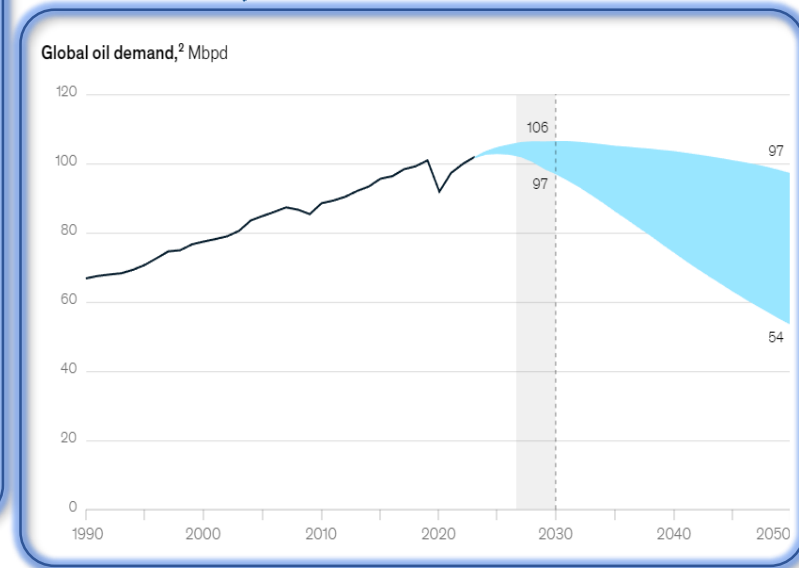
Oil demand from road transport by scenario



ที่มา: Bloomberg Electric Vehicle Outlook 2023

หมายเหตุ: (1) กราฟแสดงความต้องการใช้น้ำมันของโลกสำหรับการขนส่งทางถนน
(2) Economic Transition Scenario หมายถึง ประเมินการจากการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนพลังงานอื่นเนื่องมาจากการพัฒนาทางเทคโนโลยี
(3) Net Zero Scenario: ประเมินการโดยใช้เงื่อนไขที่จำเป็นสำหรับการบรรลุเป้าหมาย Net-Zero Emission ในปี 2050

McKinsey
& Company



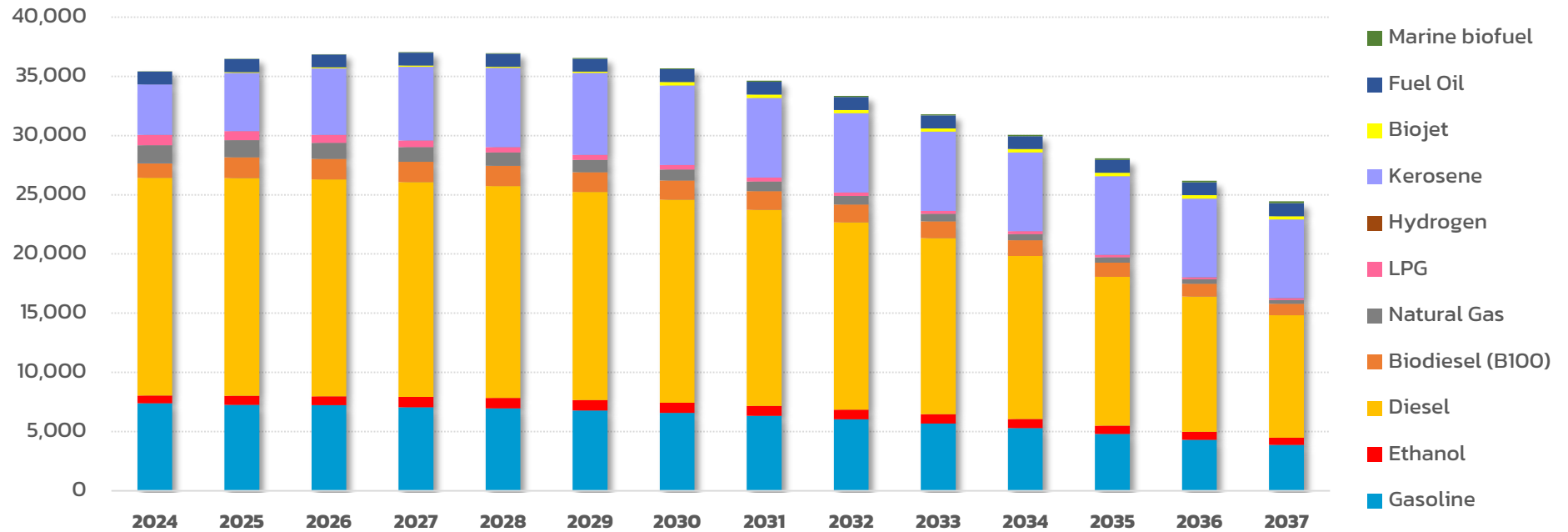
ที่มา: McKinsey Global Energy Perspective 2023

หมายเหตุ: (1) กราฟแสดงความต้องการใช้น้ำมันของโลกสำหรับทุกกิจกรรม
(2) พื้นที่สีฟ้า คือ ระยะห่างระหว่าง Achieved Commitments Scenario และ Fading Momentum Scenario

ประมาณการความต้องการใช้น้ำมันของไทยในช่วง Oil Plan 2024 (พ.ศ. 2567 – 2580)

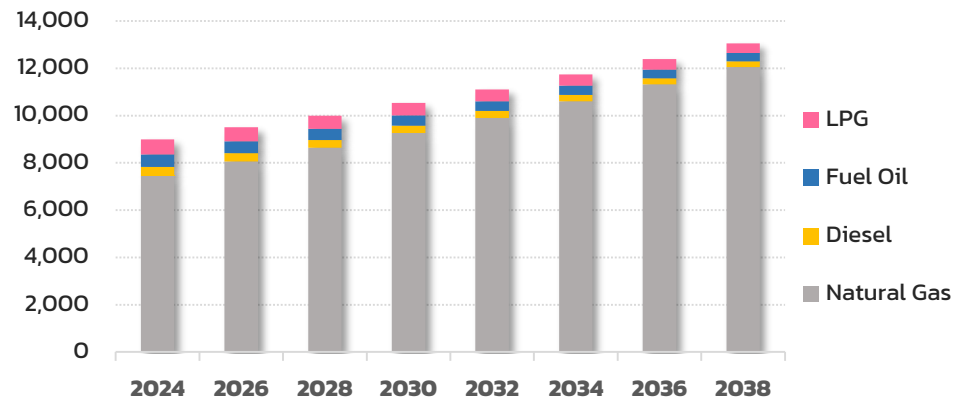
ขนส่ง

หน่วย: ktoe ต่อปี



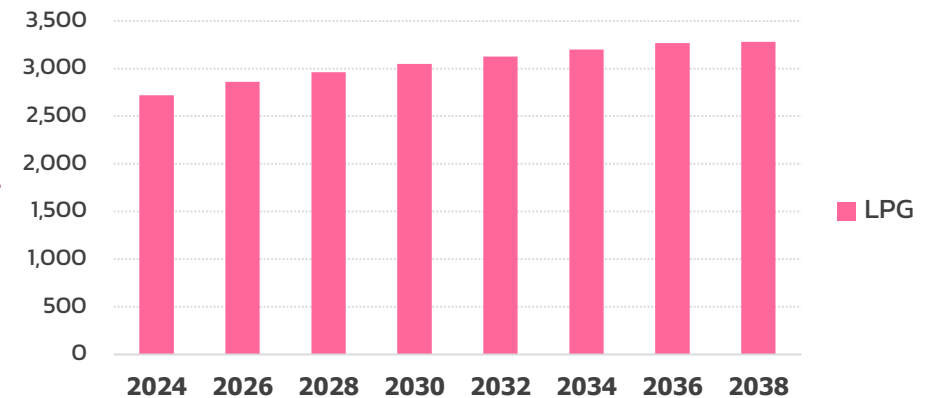
อุตสาหกรรม

หน่วย: ktoe ต่อปี



ครัวเรือน และ พาณิชยกรรม

หน่วย: ktoe ต่อปี

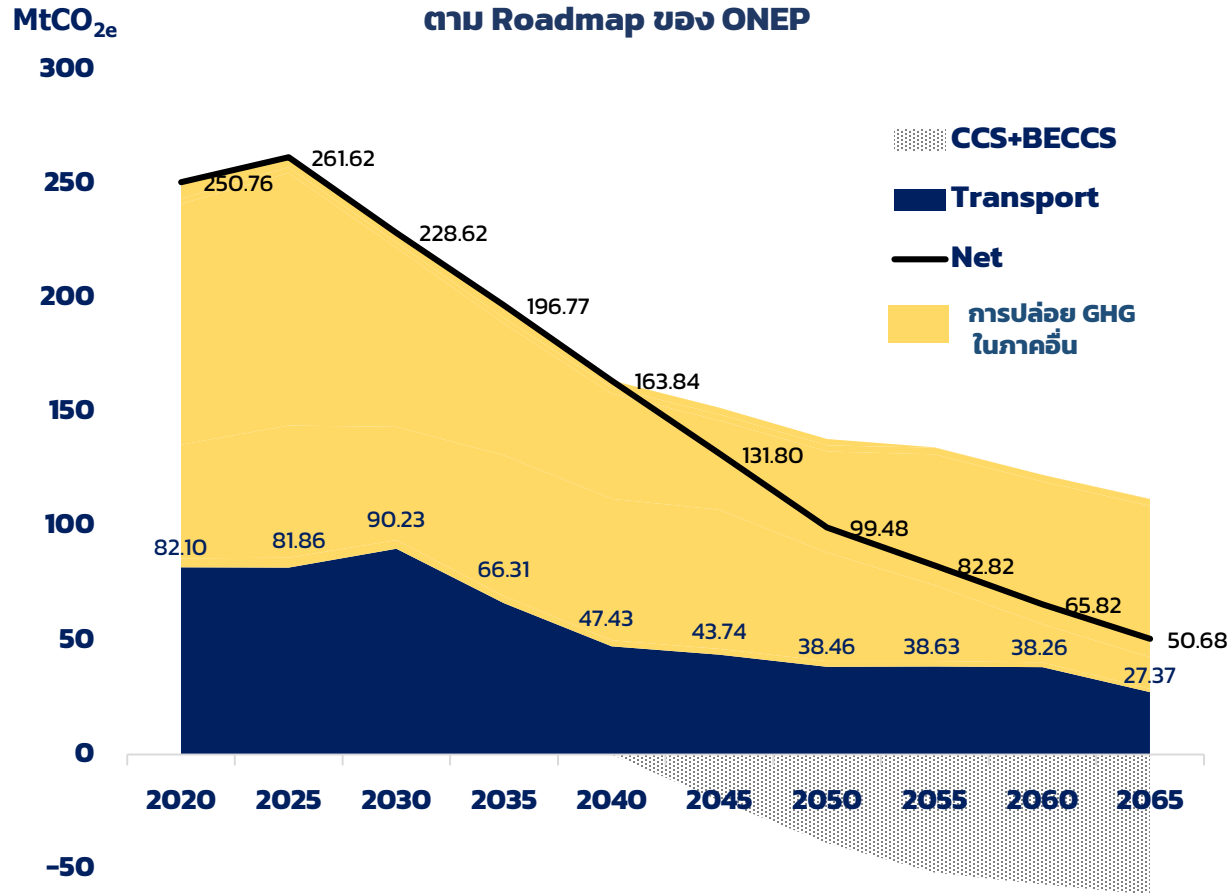


ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาผลกระทบของยานยนต์ไฟฟ้าต่อการขับเคลื่อนนโยบายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทย (2565) ของกรมธุรกิจพลังงาน

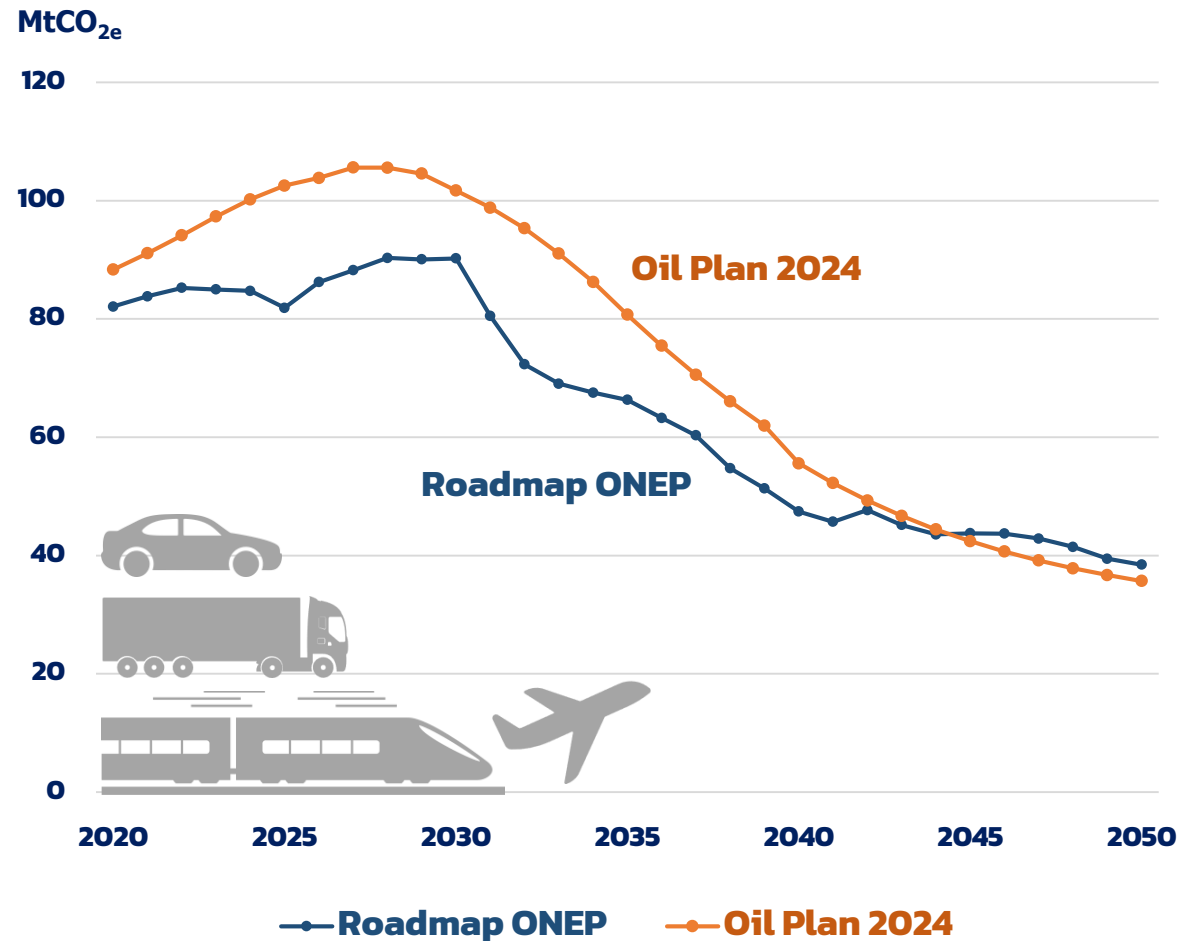
การมุ่งสู่เป้าหมาย Carbon Neutrality และ Net Zero Emissions

ภาคขนส่งปล่อย GHG เป็นอันดับ 2 รองจากภาคไฟฟ้า
หรือ 1 ใน 3 ของการปล่อย GHG ทั้งหมด

การปล่อยและกักเก็บก๊าซเรือนกระจกของไทยภายใต้เป้าหมาย Net Zero
ตาม Roadmap ของ ONEP



การปล่อย GHG ในภาคขนส่ง



ที่มา: [ซ้าย] สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2565)

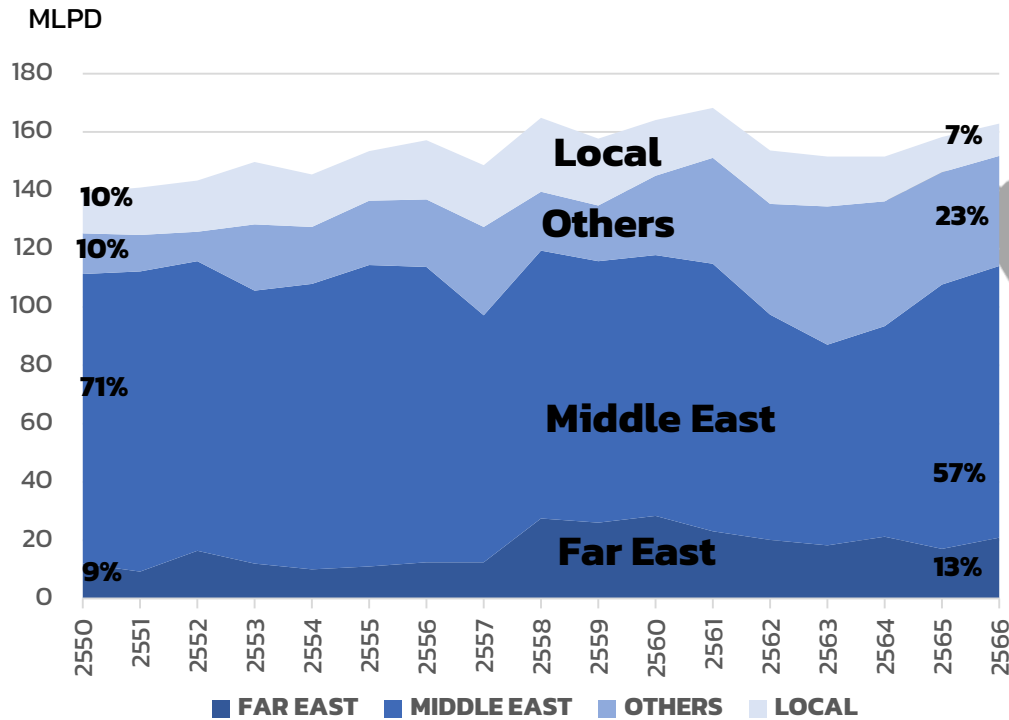
[ขวา] ปรับปรุงจากโครงการศึกษาผลกระทบของยานยนต์ไฟฟ้าต่อการขับเคลื่อนนโยบายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทย (กรมธุรกิจพลังงาน, 2565)

กราฟ Oil Plan 2024 คำนวณจากกรณีการใช้น้ำมันดีเซล B7 และแก๊สโซฮอล์ E10 เป็นฐาน

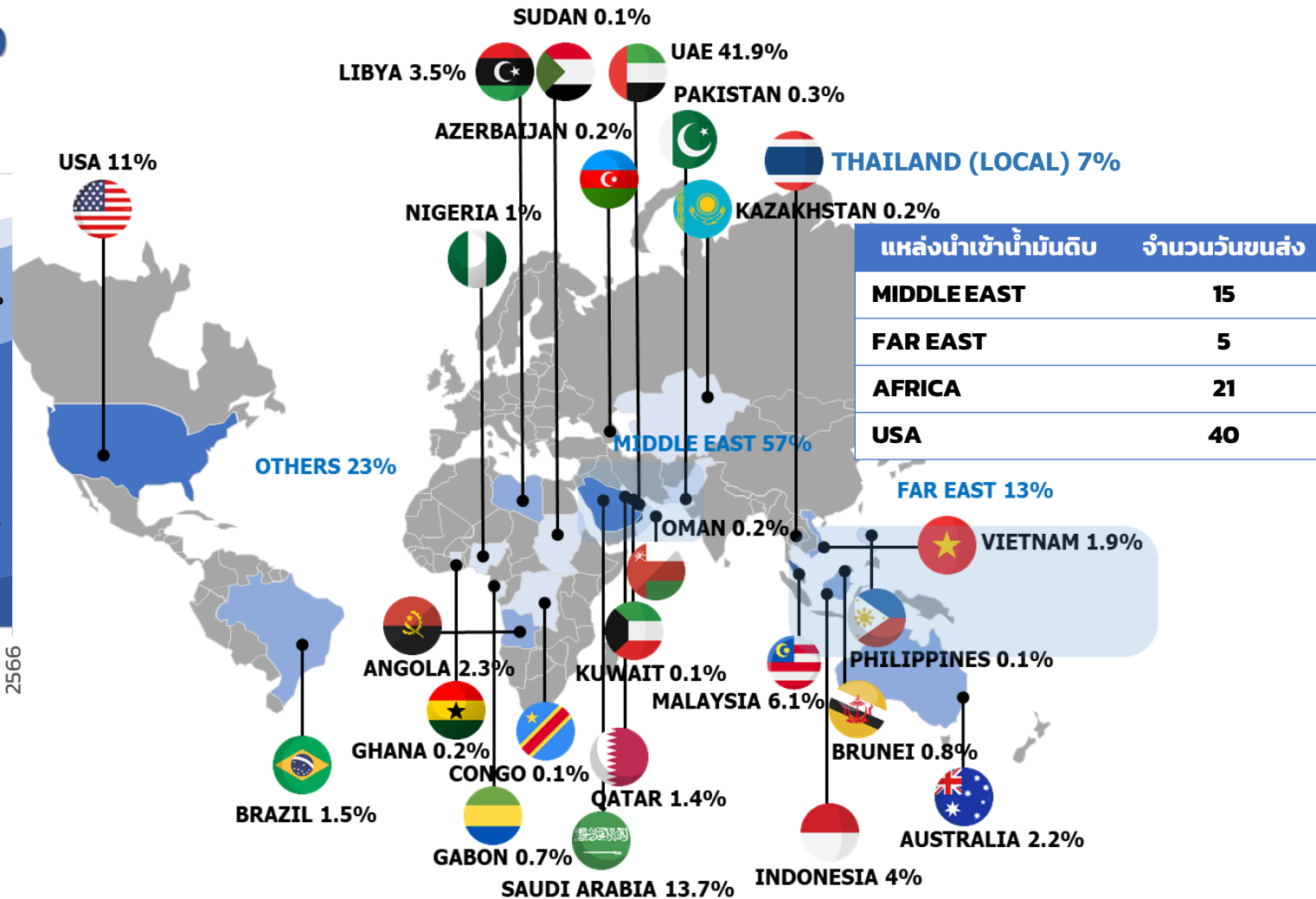
การจัดหาน้ำมันดิบของไทย

แหล่งน้ำมันดิบเข้ากลั่น (Crude intake) ปี 2566

การจัดหาน้ำมันดิบเข้ากลั่นแยกตามภูมิภาค (ล้านลิตร)



ที่มา: กรมธุรกิจพลังงาน



* ตัวเลขร้อยละในแผนที่แสดงสัดส่วนของปริมาณนำเข้าจากประเทศนั้น ๆ เทียบกับปริมาณน้ำมันดิบเข้ากลั่นทั้งหมด



กรอบแนวคิดของ (ร่าง) Oil Plan 2024

กรอบแนวคิดของ Oil Plan 2024

วิสัยทัศน์ ของแผน

Transitioning with security and competitiveness

ก้าวสู่การเปลี่ยนผ่านพลังงานด้วยความมั่นคง
และยกระดับธุรกิจพลังงานเพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

เป้าหมาย

1

ความสามารถใน
การรับมือกับภาวะวิกฤต
ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง
ของประเทศเพิ่มสูงขึ้น

2

อุปทานของน้ำมันเชื้อเพลิง
ในภาคขนส่งสอดคล้องกับแนวโน้ม
ความต้องการตามเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป
มีต้นทุนที่เหมาะสม และสนับสนุน
การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

3

การผลิตและการขนส่ง
น้ำมันเชื้อเพลิง
มีประสิทธิภาพ

4

ผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทาน
น้ำมันเชื้อเพลิงสามารถปรับตัว
เพื่อลดผลกระทบจาก
การเปลี่ยนผ่านพลังงาน
และสร้างขีดความสามารถ
ในการแข่งขันของประเทศ

กรอบการดำเนินงาน 4 ด้าน

1

Oil Security



การบริหารจัดการ
น้ำมันเชื้อเพลิง
เพื่อความมั่นคง

2

Transport fuels



การบริหารจัดการ
น้ำมันเชื้อเพลิง
ภาคขนส่ง

3

Infrastructure



การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านการผลิตและขนส่ง
น้ำมันเชื้อเพลิง

4

New Business



การส่งเสริมธุรกิจใหม่
ในห่วงโซ่อุปทาน
น้ำมันเชื้อเพลิง

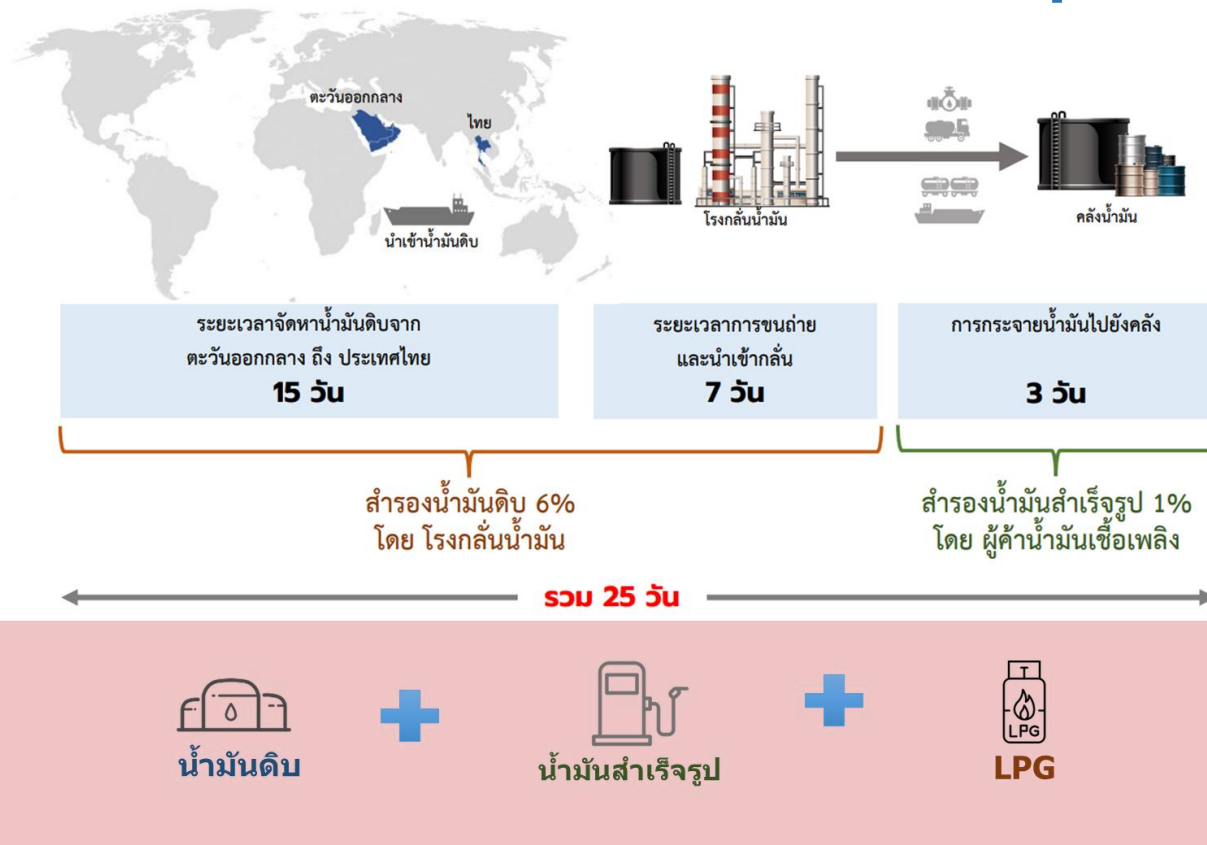


**การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง
เพื่อความมั่นคง**



บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศมีความมั่นคงด้านพลังงาน

รูปแบบการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงของไทยในปัจจุบัน



แนวทางการดำเนินงาน

- ศึกษาความเหมาะสมในการจัดทำ **Strategic Petroleum Reserve: (SPR)** และรูปแบบการดำเนินการที่เหมาะสมกับประเทศไทย
- ปรับปรุง**วิธีการกำหนดอัตราสำรองน้ำมันเชื้อเพลิง**ตามกฎหมายให้สอดคล้องกับบริบทความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไป
- พัฒนา**กลไกการเตรียมความพร้อม**เพื่อรองรับสถานการณ์วิกฤติด้านน้ำมันเชื้อเพลิง (ปรับปรุงแผนเตรียมพร้อม และซักซ้อมแผนร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง)



2

Transport fuels



**การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง
ภาคขนส่ง**



บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง

การขนส่งทางบก



กลุ่มดีเซล

- ปรับลดชนิดน้ำมันกลุ่มดีเซล
- กำหนดอัตราส่วนผสมไบโอดีเซลสำหรับน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ให้เหมาะสม ราคาไม่เป็นการกระทบประชาชน

กลุ่มเบนซิน

- ปรับลดชนิดน้ำมันกลุ่มเบนซิน
- ปรับปรุงโครงสร้างราคาน้ำมันที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพภายใต้เงื่อนไขข้อจำกัดของกองทุนฯ

LPG และ NGV

- LPG ภาคขนส่ง และ NGV เป็นไปตามกลไกตลาด
- สนับสนุนการเปลี่ยนรถโดยสารสาธารณะเป็น EV

ไฮโดรเจน

- เตรียมพร้อมด้านกฎระเบียบเพื่อดูแลคุณภาพและความปลอดภัย
- ส่งเสริมการใช้งานไฮโดรเจนในรถบรรทุกขนาดใหญ่

การขนส่งทางอากาศ



ส่งเสริมการผลิตและการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (SAF) โดยกำหนดสัดส่วนการผสม SAF ของประเทศให้สอดคล้องกับศักยภาพเชิงพาณิชย์ และบริหารจัดการวัตถุดิบในประเทศให้เพียงพอ

การขนส่งทางน้ำ



ส่งเสริมการผลิตและจำหน่ายเชื้อเพลิงทางเลือกสำหรับเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวมทั้งพัฒนากลไกในการจัดหาและแบ่งปันวัตถุดิบที่เหมาะสมระหว่าง SAF กับเชื้อเพลิงชีวภาพสำหรับเรือขนส่งระหว่างประเทศ



บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง

บริหารจัดการเชื้อเพลิงดั้งเดิม

เตรียมพร้อมสำหรับเชื้อเพลิงใหม่

2567 2568 2569 2570 2571 2572 2573 2574 2575 2576 2577 2578 2579 2580

ปรับลดชนิด
น้ำมันกลุ่มดีเซลและเบนซิน
และปรับปรุงโครงสร้างราคา

LPG ภาคขนส่ง และ NGV เป็นไปตามกลไกตลาด

สนับสนุนการเปลี่ยนรถโดยสารสาธารณะเป็น EV ทดแทน LPG/NGV ดั้งเดิม ตามนโยบาย 30@30

เตรียมพร้อมด้านกฎระเบียบเพื่อกำกับดูแลความปลอดภัยของการเก็บ การขนส่ง
การจำหน่าย และการใช้เชื้อเพลิงไฮโดรเจน

ส่งเสริมการใช้ไฮโดรเจน
เชิงพาณิชย์ในรถบรรทุก
ขนาดใหญ่

จัดตั้งกลไกระดับนโยบาย
เพื่อขับเคลื่อน
การผลิตและใช้ SAF

ส่งเสริมการผสม SAF ในน้ำมันอากาศยาน

เตรียมพร้อมด้านกฎระเบียบเพื่อดูแล
การจำหน่ายและคุณภาพของ
เชื้อเพลิงทางเลือกสำหรับเรือเดินสมุทร





แนวทางการบริหารจัดการน้ำมันกลุ่มดีเซล

- กำหนดให้ดีเซลหมุนเร็วชนิดเดียวเป็นน้ำมันดีเซลฐานของประเทศ (BX) โดยกำหนด **B7 ให้เป็นดีเซลฐาน** เนื่องจากสามารถใช้กับรถยนต์ 5 ได้ทุกประเภท และหากค่ายรถยนต์ทุกรายให้การรับรอง อัตราส่วนผสมไบโอดีเซลสามารถปรับให้อยู่ในช่วง 5-9.9% ตามความเหมาะสมของราคาและปริมาณสต็อกน้ำมันปาล์มในแต่ละช่วงเวลา
- คง **B20** ไว้เป็นน้ำมันทางเลือก และปรับปรุงการจัดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง
- จัดตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาปรับสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลหมุนเร็วให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงของราคาและปริมาณสต็อกของน้ำมันปาล์มภายในประเทศในแต่ละช่วงเวลา
- พิจารณาใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อลดภาระของประชาชน อาทิ Target subsidy แทนการอุดหนุนราคาผ่านกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ชนิด เชื้อเพลิง	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580
ดีเซล หมุนเร็ว	คงเหลือดีเซลหมุนเร็วพื้นฐานเพียงชนิดเดียว โดยกำหนดสัดส่วนผสมไบโอดีเซลระหว่าง 5-9.9% (ในระยะแรกกำหนดสัดส่วนไบโอดีเซลที่ 6.6-7% เนื่องจากเป็นสัดส่วนที่ได้รับการรับรองจากผู้ผลิตรถยนต์ตามมาตรฐาน Euro 5 แล้ว)													
	ดีเซลหมุนเร็ว premium (Voluntary)													
	B20 (คงไว้เป็นทางเลือก)													
Hydrogen รถบรรทุก ขนาดใหญ่	ระยะเตรียมการ กำหนดทิศทาง ศึกษามาตรการส่งเสริมการลงทุน / ศึกษามาตรฐานและกฎหมายรองรับ						ระยะนำร่อง จัดตั้งคณะกรรมการ และขับเคลื่อนพื้นที่นำร่อง				ระยะการส่งเสริม เชิงพาณิชย์			



แนวทางการบริหารจัดการน้ำมันกลุ่มเบนซิน

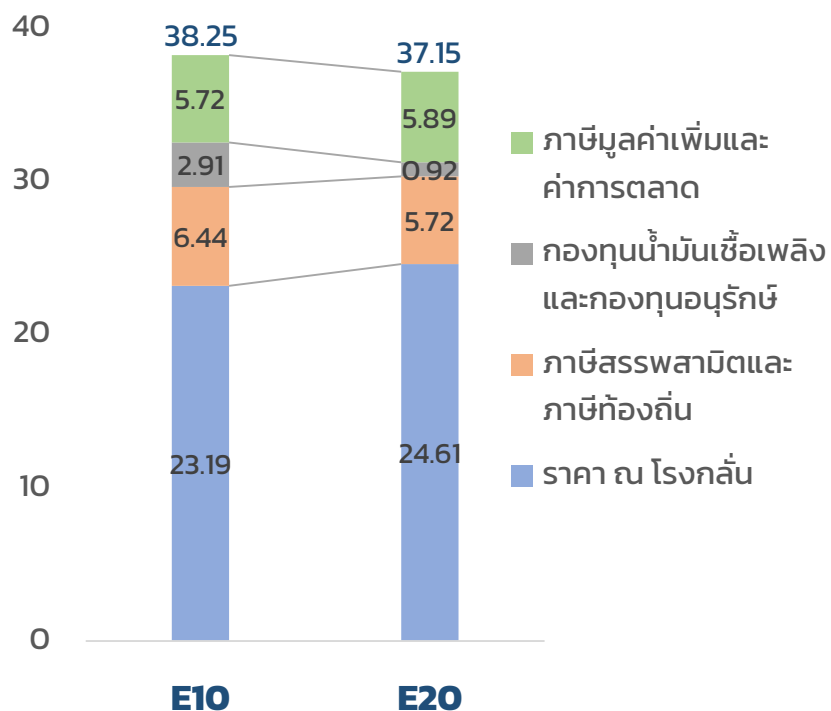
1. กำหนดให้ **แก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน 95** หรือ **แก๊สโซฮอล์ E20** เป็นน้ำมันเบนซินฐานของประเทศ
2. ยกเลิกการจำหน่าย**แก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน 91** ตั้งแต่ปี 2568 เป็นต้นไป
3. ทบทวนโครงสร้างราคาของแก๊สโซฮอล์แต่ละประเภทให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงมากขึ้น
4. ส่งเสริมการนำเอทานอลไปใช้ประโยชน์ในภาคอุตสาหกรรมและการผลิตเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน

ทางเลือก	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580
ทางเลือก ที่ 1	GSH 91													
	GSH E10 ออกเทน 95													
	GSH E20													
	GSH E85													
	ULG			ULG Premium (Voluntary)										
ทางเลือก ที่ 2	GSH 91													
	GSH E10 ออกเทน 95													
				GSH E20										
	GSH E85													
	ULG			ULG Premium (Voluntary)										

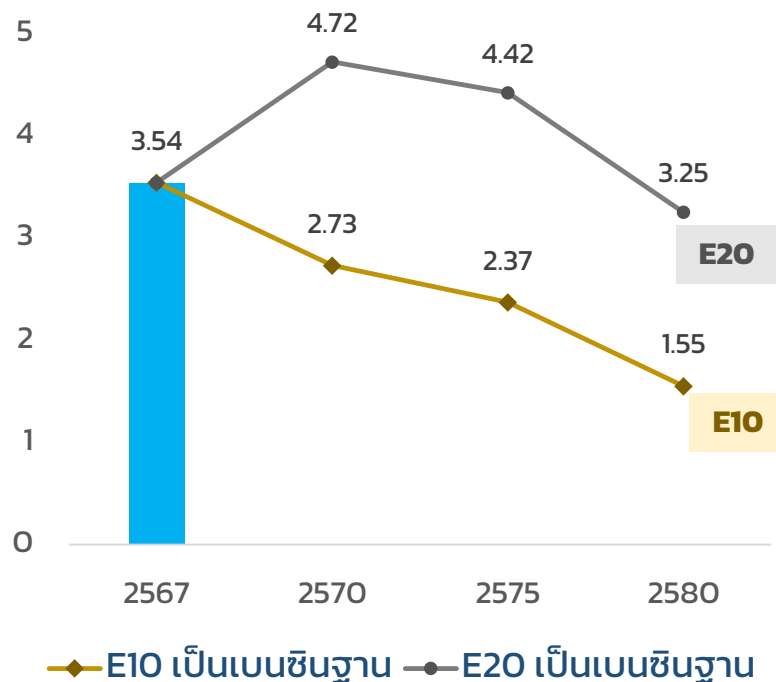


แก๊สโซฮอล์ E10 ออกเทน 95 VS แก๊สโซฮอล์ E20

ราคา (บาทต่อลิตร)

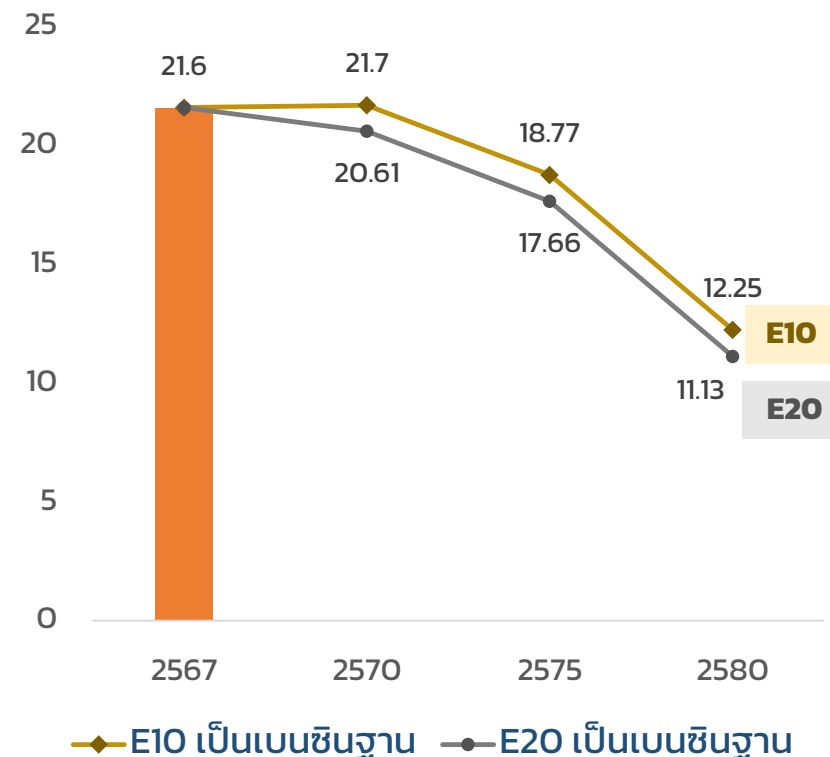


ปริมาณการใช้เอทานอล (ล้านลิตรต่อวัน)



ส่วนต่าง E10 vs E20	2570	2575	2580
ปริมาณการใช้เอทานอล (ล้านลิตรต่อวัน)	1.99	2.05	1.70
รายได้ผู้ผลิตเอทานอล (ล้านบาทต่อปี)	18,443	19,051	15,774
รายได้เกษตรกร (ล้านบาทต่อปี)	9,789	10,112	8,373

ปริมาณการปล่อย CO₂ (ล้านตันต่อปี)



ส่วนต่าง E10 vs E20	2570	2575	2580
ปริมาณการปล่อย CO ₂ (ล้านตันต่อปี)	1.09	1.11	1.12

หมายเหตุ: (1) คำนวณจากโครงสร้างราคาของ สนพ. โดยใช้ค่าเฉลี่ยในช่วง 1 ม.ค – 20 มิ.ย. 2567

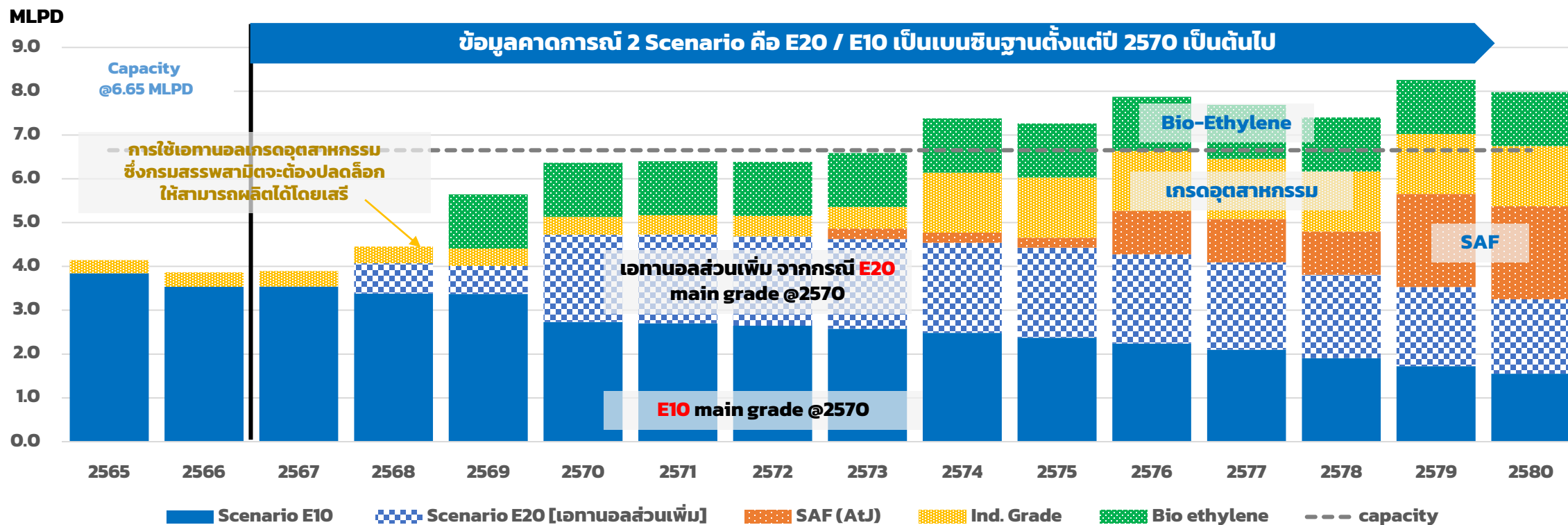
(2) ปรับราคา ณ โรงกลั่นของแก๊สโซฮอล์ E20 ให้สูงขึ้นตามสัดส่วนของค่าความร้อนที่ต่ำกว่าแก๊สโซฮอล์ E10

(คำนวณโดยใช้ร้อยละขั้นต่ำของการผสมเอทานอลในแก๊สโซฮอล์ E10 และ E20 ค่าความร้อนของน้ำมันเบนซิน (ULG95) ที่ 32,133 บีทียูต่อลิตร และค่าความร้อนของเอทานอลที่ 20,000 บีทียูต่อลิตร)



คาดการณ์ปริมาณการใช้เอทานอล

จากการคาดการณ์ปริมาณการใช้เอทานอล พบว่าประเทศไทยจำเป็นต้องมีการ**ปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมเอทานอลและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง** เพื่อส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว



สมมติฐาน

[1] โรงงานเอทานอลจำนวน 28 โรงงานมีกำลังการผลิตรวม 6.65 ล้านลิตร/วัน โดยไม่มีการขยายกำลังการผลิต

[2] เอทานอลที่นำไปผลิต SAF เทคโนโลยี AtJ ซึ่งคาดว่าจะเริ่มผลิตและพร้อมใช้ตั้งแต่ปี 2573 โดยคาดว่าเทคโนโลยี HEFA ซึ่งมีความพร้อมเชิงพาณิชย์มากกว่าจะผลิตที่ศักยภาพสูงสุด ~0.5 MLPD ดังนั้น ส่วนที่เหลือจะเป็น AtJ จากแอลกอฮอล์หรือเอทานอล (เป้าหมายสัดส่วนผสม SAF: ปี 2573-2575 ผสม 3%, ปี 2576-2578 ผสม 5% และปี 2579 เป็นต้นไป ผสม 8%)

[3] การใช้ Bio ethylene เป็นกำลังการผลิตสูงสุดของโครงการ New Green Ethylene Plant SCG ร่วมกับ Braskem ข้อมูลจากการประสานงานสมาคมการค้าเอทานอลไทย

[4] คาดการณ์ปริมาณการใช้เอทานอลเกรดอุตสาหกรรมในประเทศไทย ปี 2567-2573 จากสมาคมเอทานอล ตั้งแต่ปี 2574 เป็นต้นไปมาจากการประเมินศักยภาพทั้งประเทศของกรมสรรพสามิต



การส่งเสริมเชื้อเพลิงไฮโดรเจน

1

ส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงไฮโดรเจนในรถบรรทุกขนาดใหญ่

ระยะเตรียมการ

2567-2572

- ศึกษาและจัดทำกฎหมาย เพื่อรองรับการผลิต การขนส่งเชื้อเพลิง และ การใช้งาน
- ศึกษาและกำหนดมาตรการส่งเสริมการ ลงทุน ทั้งการผลิต การจัดทำสถานีบริการ และ การผลิต FCEV
- ศึกษาและกำหนดมาตรการทางด้านอุปสงค์ อาทิ Carbon pricing

ระยะนำร่อง

2573-2577

- จัดตั้งกลไกเพื่อขับเคลื่อน การผลิตและการใช้งานไฮโดรเจน อาทิ คณะอนุกรรมการภายใต้ กบง.
- จัดทำโครงการนำร่องในพื้นที่ ที่มีศักยภาพ อาทิ พื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการ ตั้ง สถานีเติมไฮโดรเจน

ระยะส่งเสริมเชิงพาณิชย์

2578-2580

ส่งเสริมการผลิตและการใช้งาน ในพื้นที่ที่เหมาะสม

2

ศึกษาความเป็นไปได้ของการใช้เชื้อเพลิงไฮโดรเจนในรูปแบบอื่น



การขนส่งทางราง



การขนส่งทางอากาศ



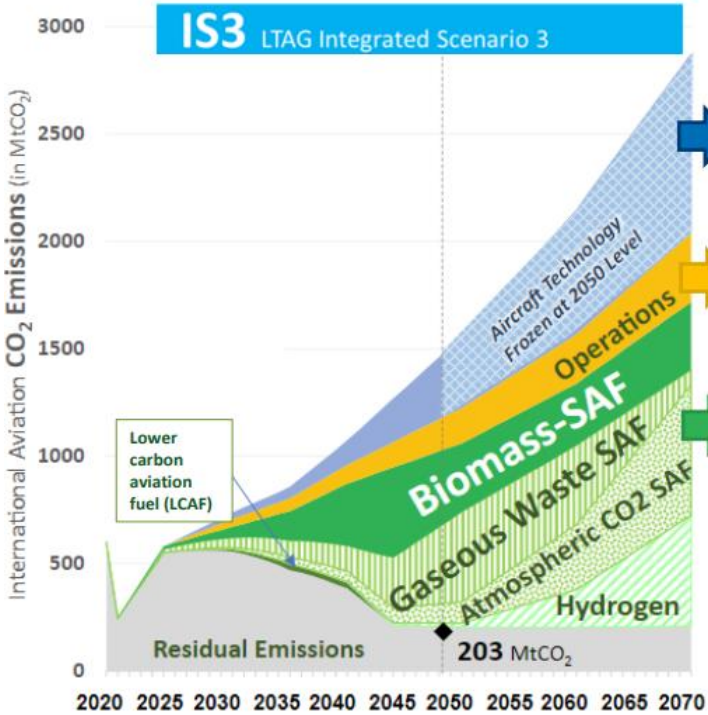
การขนส่งทางน้ำ

การส่งเสริมเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน

ทิศทางการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (SAF)

- ✓ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนดเป้าหมายท้าทายระยะยาว (LTAG) ในการลด CO₂ ในภาคอากาศยาน Net Zero Emissions ในปี 2050
- ✓ 65% ของการลด CO₂ มาจากการใช้ SAF
- ✓ ปี 2022 มีการผลิต SAF ทั่วโลก ~300-400 ล้านลิตร คิดเป็น 0.1%-0.15% ของการใช้ Jet A1 (ที่มา: IATA, 2023)

ที่มา: ICAO, IATA



Advanced tube and wing, unconventional airframe/propulsion concept aircraft, non-drop-in fuels such as battery electric etc.

Improvements in the performance of flights across all phases

Sustainable aviation fuels (SAF) and other cleaner energy have the largest impact on residual CO₂ emissions, driving overall reductions by 2050

Contributions from hydrogen may increase in the 2050s and 2060s if technically feasible and commercially viable

- ✓ ประเทศไทยต้องปฏิบัติตามมาตรการบังคับภายใต้ ICAO ในการลด CO₂ ภาคอากาศยานตั้งแต่ 1 ม.ค. 2027 เป็นต้นไป
- ✓ ประเทศที่ประกาศมาตรการบังคับใช้ SAF แล้ว ได้แก่ EU อินโดนีเซีย อินเดีย

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580
ICAO	• ประเทศสมาชิกเข้าร่วมมาตรการ CO ₂ emission ภายใต้กรอบ CORSIA แบบสมัครใจ						ICAO Mandatory CO ₂ emission for Aviation sector (CORSIA) ตั้งแต่ 1 ม.ค. 2027										
EU					SAF 2%					6%					20%		
ประเทศอื่น ๆ					Indonesia SAF 5% (HEFA)	South Korea ออกกฎหมาย SAF	เพิ่มเป็น 3-5% ภายในปี 73			-Japan SAF 10%							
					India SAF 1% (AtJ)	Singapore SAF 1% (HEFA)				- US ผลิต SAF 3 พันล้าน แกลลอน (~10%)							

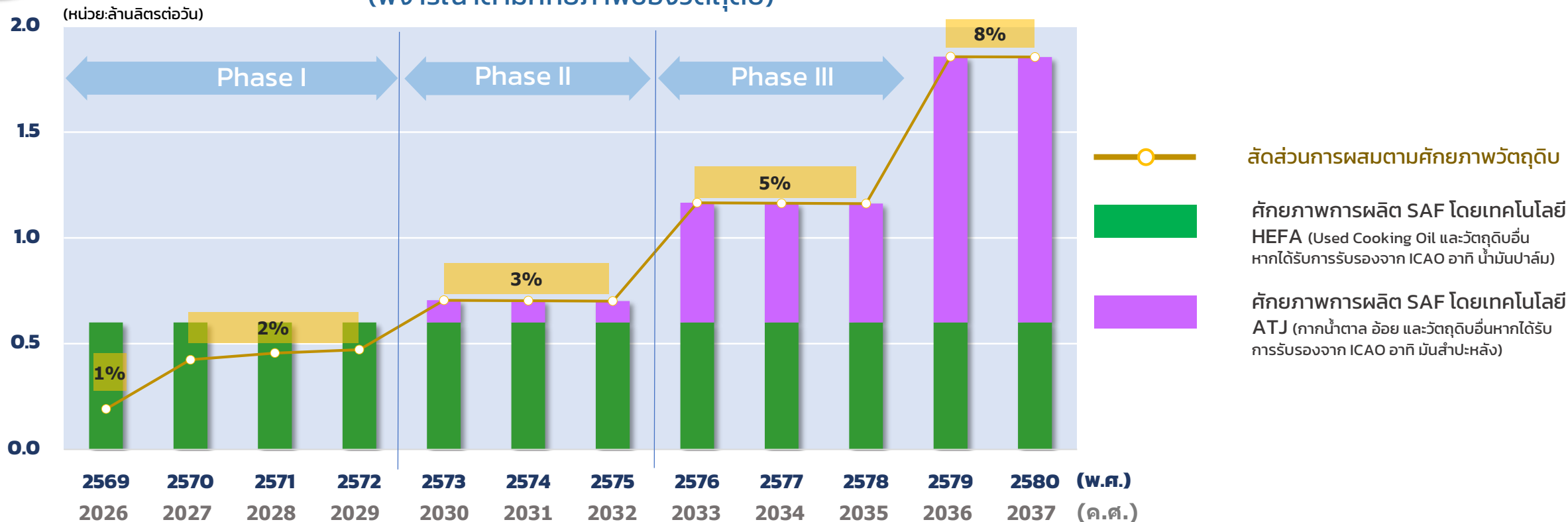
ที่มา: S&P Global Commodity Insights



การส่งเสริมเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน

การประเมินศักยภาพการผลิต SAF สำหรับประเทศไทย

(พิจารณาตามศักยภาพของวัตถุดิบ)



ช่วงที่ 1 SAF 1-2%

~ 0.2 – 0.5 MLPD

- เทคโนโลยี HEFA โดยใช้ **Used cooking oil (UCO) เป็นวัตถุดิบหลัก** และใช้กรดไขมันปาล์ม (Palm Fatty acid Distillate: PFAD) เมื่อจัดเก็บ UCO ได้ต่ำกว่าเป้า

ช่วงที่ 2 SAF 3%

~ 0.7 MLPD

- เทคโนโลยี Alcohol to Jet (ATJ) โดยใช้ **กากน้ำตาล เป็นวัตถุดิบหลัก** ร่วมกับเทคโนโลยี HEFA (UCO/PFAD)
- ทั้งนี้ กากน้ำตาล จะต้องผ่านการตรวจสอบตามเกณฑ์ ความยั่งยืนไปจนถึงพื้นที่เพาะปลูก

ช่วงที่ 3 SAF 5-8%

~ 1.2-1.9 MLPD

- เทคโนโลยี HEFA+AtJ
- สัดส่วนการผสมยืดหยุ่นได้และขึ้นกับ ศักยภาพวัตถุดิบ ณ ขณะนั้น โดยอาจ มีวัตถุดิบอื่นที่ ICAO ยอมรับเพิ่มเติม



กลไกการขับเคลื่อนเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน

แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำนโยบายการส่งเสริม SAF ภายใต้คณะกรรมการนโยบายการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแห่งชาติ และคณะกรรมการการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ด้านการบูรณาการนโยบายและแผน

คณะกรรมการนโยบายการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแห่งชาติ

ประธาน: นรม. หรือ รณม. ที่ได้รับมอบหมาย
รองประธาน: สมว.ทส.
เลขานุการ: อธิบดีกรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม

คณะกรรมการการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศด้านการบูรณาการนโยบายและแผน

ประธาน: ปลัด ทส.

คณะกรรมการจัดทำนโยบายการส่งเสริมเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน

หน้าที่และอำนาจ:

- กำหนดนโยบายการลดก๊าซเรือนกระจกจากการใช้ SAF
- จัดทำแผนการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนการผลิตและการใช้ SAF จากวัตถุดิบทางการเกษตรของประเทศ
- ศึกษาศักยภาพการลดก๊าซเรือนกระจกจากการใช้ SAF เพื่อสนับสนุนการจัดทำเป้าหมาย NDC ฉบับที่ 2 และการดำเนินงานด้านการลดก๊าซเรือนกระจกของไทย

ประธาน: อธิบดีกรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม
รองประธาน: อธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน
เลขานุการ:
(1) ผู้แทนกรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม
(2) ผู้แทนกรมธุรกิจพลังงาน
(3) ผู้แทนกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน



บทบาทของกรมธุรกิจพลังงาน

- ประสานการลงทุนระหว่างภาคเอกชนและภาครัฐที่เกี่ยวข้อง** เพื่อให้เกิดการลงทุน SAF ของประเทศ
- จัดทำมาตรฐานและกำกับดูแลคุณภาพของน้ำมันอากาศยาน Neat SAF และ SAF ที่จำหน่ายในประเทศ**



การส่งเสริมเชื้อเพลิงทางเลือกสำหรับการขนส่งทางน้ำ

ทิศทางการใช้เชื้อเพลิงทางเลือกสำหรับการขนส่งทางน้ำ

- เชื้อเพลิงทางเลือกสำหรับการขนส่งทางน้ำที่มีจำหน่ายในตลาดต่างประเทศมีหลายชนิด อาทิ เชื้อเพลิงชีวภาพ เมทานอล LNG โดยน้ำมันเตากำมะถันต่ำมากที่สุดที่ผสมเชื้อเพลิงชีวภาพ (Bio-VLSFO) มีปริมาณการจำหน่ายสูงที่สุดในกลุ่มเชื้อเพลิงทางเลือกทั้งหมด
- ในปัจจุบัน Bio-VLSFO ที่มีจำหน่ายในต่างประเทศใช้ส่วนผสมของ Used Cooking Oil Methyl Ester (UCOME) ในสัดส่วนร้อยละ 20-30
- ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงของไทยมีแผนจะเริ่มจำหน่าย Bio-VLSFO ในสัดส่วนร้อยละ 24 (B24) ให้แก่เรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายในปี 2568
- น้ำมันปาล์มอาหารใช้แล้วที่ใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิต VLSFO จะถูกนำไปใช้ผลิต SAF เช่นเดียวกัน ซึ่งอาจมีประเด็นเกี่ยวกับความเพียงพอของวัตถุดิบ แต่หากในอนาคตไบโอดีเซลจากปาล์มได้รับการยอมรับในด้านความยั่งยืน ไบโอดีเซลจากปาล์มจะสามารถนำมาใช้ในการผลิต VLSFO ได้

แนวทางการดำเนินการ

- ส่งเสริมการผลิตและจำหน่ายเชื้อเพลิงทางเลือกที่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ความยั่งยืนของ IMO ยอมรับและไทยมีศักยภาพ โดยในช่วงแรกมุ่งเน้นการผลิตและจำหน่ายให้เรือเดินสมุทรระหว่างประเทศ
- สนับสนุนการจัดหาและแบ่งปันวัตถุดิบที่เหมาะสมระหว่าง SAF กับเชื้อเพลิงชีวภาพสำหรับเรือขนส่งระหว่างประเทศ
- ผลักดันให้น้ำมันปาล์มจากประเทศไทยได้รับการยอมรับตามหลักเกณฑ์ความยั่งยืนในระดับนานาชาติ เพื่อเพิ่มทางเลือกของวัตถุดิบและเพิ่มปริมาณความต้องการใช้ผลผลิตปาล์มน้ำมันในประเทศ



การคาดการณ์ปริมาณความต้องการ Bio-VLSFO และวัตถุดิบที่ใช้ผลิตไบโอดีเซลสำหรับเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เข้าเทียบท่าในไทย

ปริมาณ	2025 (2568)	2026 (2569)	2027 (2570)	2028 (2571)	2029 (2572)	2030 (2573)	2031 (2574)	2032 (2575)	2033 (2576)	2034 (2577)	2035 (2578)	2036 (2579)	2037 (2580)
ปริมาณความต้องการใช้เชื้อเพลิงทั้งหมดของเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (ล้านลิตรต่อวัน)	3.22	3.25	3.28	3.32	3.35	3.38	3.42	3.45	3.48	3.52	3.56	3.59	3.63
การคาดการณ์ Market share ของ B24 VLSFO*	8.3%	12.5%	16.7%	20.8%	25.0%	29.2%	33.4%	37.5%	41.7%	45.9%	50.0%	54.2%	58.4%
ความต้องการใช้ Used cooking oil (ล้านลิตรต่อวัน)**	0.09	0.13	0.18	0.23	0.27	0.32	0.37	0.42	0.47	0.53	0.58	0.63	0.69

ที่มา: การประมาณการของกรมธุรกิจพลังงาน

* ประมาณการโดยเทียบเคียงจากสัดส่วนการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพสำหรับการขนส่งทางทะเลใน Net Zero Emissions by 2050 Scenario ตามรายงาน Net Zero by 2050: A Roadmap for the Global Energy Sector ของ IEA ** คำนวณโดยใช้ Conversion rate จาก UCOME เป็น ไบโอดีเซลที่ 73.6%



โครงสร้างพื้นฐาน

การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านน้ำมันเชื้อเพลิง



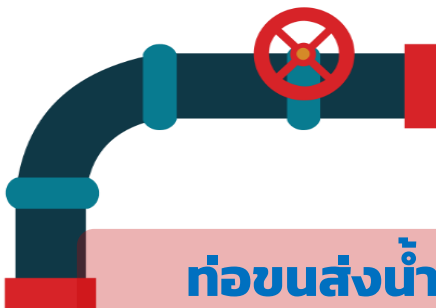
โรงกลั่นน้ำมัน

- กำกับดูแลการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปของโรงกลั่นน้ำมันให้มี**ปริมาณเพียงพอและสอดคล้องกับความต้องการใช้ในประเทศ**
- ส่งเสริม**การส่งออกน้ำมันสำเร็จรูป**ที่เกินความต้องการในประเทศไปยังประเทศในภูมิภาค
- สนับสนุนการขยายฐานไปยังธุรกิจอื่น



คลังน้ำมัน

- ส่งเสริมการใช้**เทคโนโลยีดิจิทัลในการจัดการคลังน้ำมัน**เพื่อเพิ่มศักยภาพในการบริหารสถานการณ์ฉุกเฉินด้านน้ำมันเชื้อเพลิง (อาทิ ระบบเชื่อมโยงข้อมูลคลังสำรองผ่าน API Gateway)



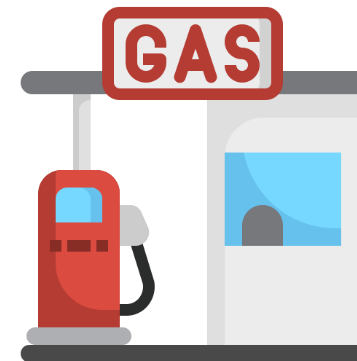
ท่อขนส่งน้ำมัน

- ผลักดันให้เกิด**การใช้ประโยชน์จากระบบขนส่งน้ำมันทางท่ออย่างเต็มประสิทธิภาพ**
- ศึกษาความเหมาะสมในการ**ขยายเส้นทางขนส่งน้ำมันทางท่อ**เพื่อลดต้นทุนการขนส่งน้ำมันและส่งเสริมศักยภาพในการส่งออกน้ำมันไปยังประเทศเพื่อนบ้าน
- ศึกษาแนวทางการ**ปรับปรุงค่าขนส่งเพื่อให้ราคาน้ำมัน**เท่ากันทั่วทุกภูมิภาค



รถขนส่งน้ำมัน

- กำกับดูแลเพื่อ**ลดจำนวนอุบัติเหตุ**จากการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางรถ



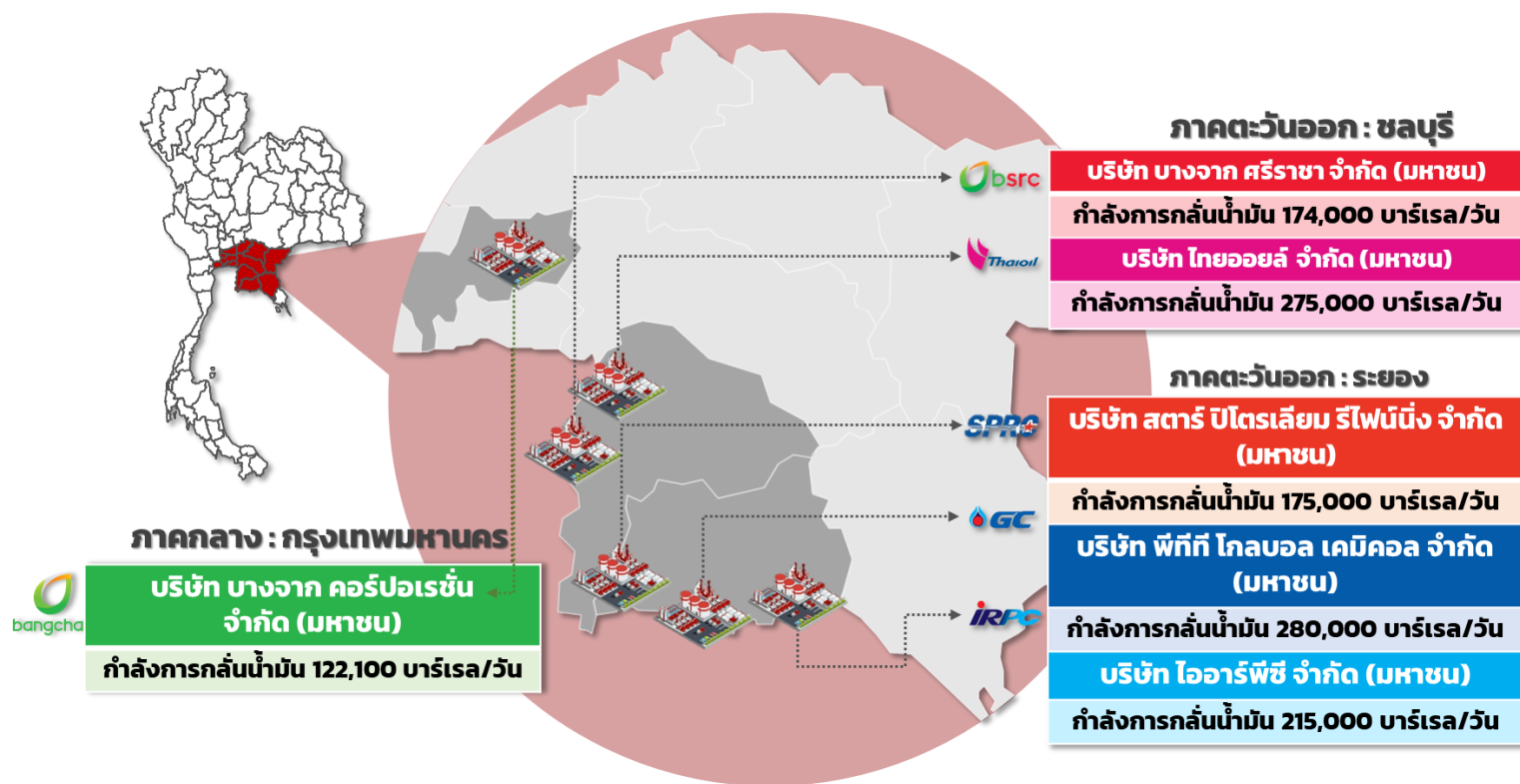
สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

- สนับสนุนการติดตั้ง**สถานีอัดประจุไฟฟ้า**ในสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง
- กำกับดูแล**การติดตั้งและใช้งาน**สถานีอัดประจุไฟฟ้าในสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง**ให้มีความปลอดภัย**

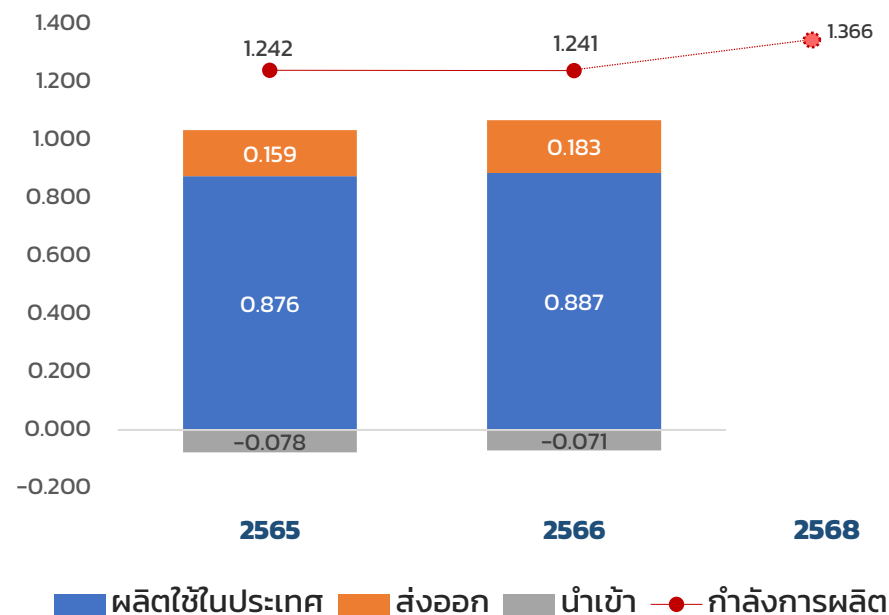


กำลังการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปของโรงกลั่นน้ำมัน

กำลังการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปในปี 2566 รวม 1.241 ล้านบาร์เรลต่อวัน



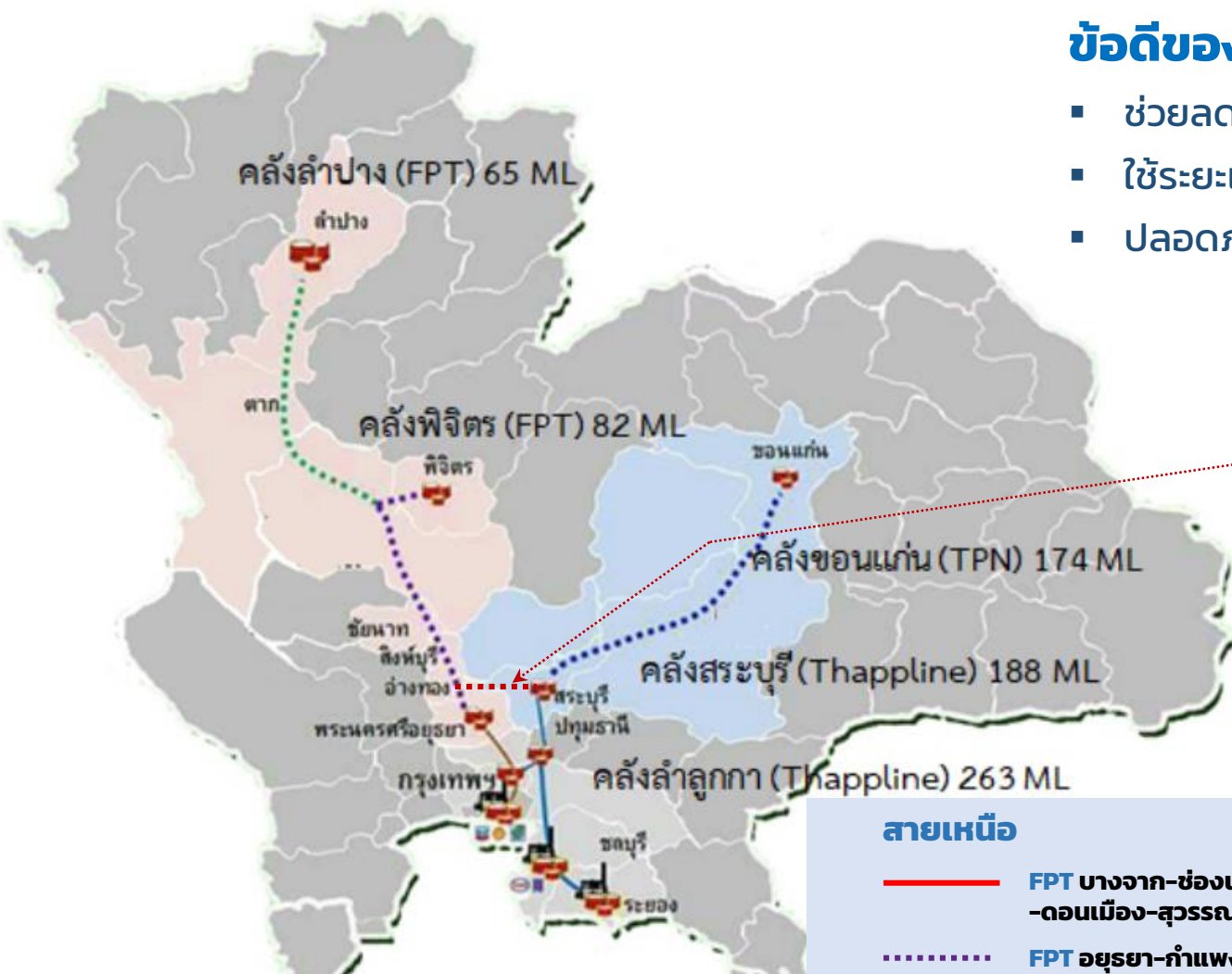
ปริมาณการผลิตและใช้น้ำมันสำเร็จรูปของไทย (หน่วย: ล้านบาร์เรลต่อวัน)



มูลค่าการส่งออกปี 2565 เท่ากับ 241,000 ล้านบาท
มูลค่าการส่งออกปี 2566 เท่ากับ 230,388 ล้านบาท

การส่งเสริมการขนส่งน้ำมันทางท่อ

แนวท่อส่งน้ำมันในปัจจุบัน



ข้อดีของการขนส่งน้ำมันทางท่อ

- ช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ประมาณ 82% เทียบกับการขนส่งทางรถ
- ใช้ระยะเวลาในการขนส่งน้อยและขนส่งน้ำมันในปริมาณมากได้ในคราวเดียว
- ปลอดภัยจากอุบัติเหตุ

โครงการเชื่อมระบบท่อขนส่งน้ำมัน โดย BPT (FPT เดิม)

- รองรับการขนส่งน้ำมันจากฝั่งตะวันออกไปยังตะวันตก ระยะทาง 52 กม.
- วงเงินลงทุน 1,200 ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้าง 2-3 ปี
- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการปรับปรุงรายงาน EIA ตามความเห็น สผ.

สายเหนือ

- FPT บางจาก-ช่องนนทรี-มักกะสัน -ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-บางปะอิน 100 กม.
- FPT อยุธยา-กำแพงเพชร 367 กม.
- FPT กำแพงเพชร-ลำปาง 208 กม.

สายตะวันออกเฉียงเหนือ

- Thapline ระยอง-ชลบุรี-ลำลูกกา -ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-สระบุรี 355 กม.
- TPN สระบุรี-ขอนแก่น 340 กม.

การส่งเสริมการขนส่งน้ำมันทางท่อ

ปริมาณการขนส่งน้ำมันทางท่อในอดีต

(ML/Y)	Max capacity	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ปริมาณ	47,335	16,807	16,612	13,498	12,246	17,291	18,583
สัดส่วนการขนส่งทางท่อเทียบกับ Max capacity		36%	35%	29%	26%	37%	39%

เป้าหมายใน Oil Plan 2024

เพิ่มสัดส่วนการขนส่งน้ำมันทางท่อเทียบกับการขนส่งน้ำมันทั้งหมดจากโรงกลั่น

ปี 2565
36%



ปี 2570
45%

ปี 2575
50%

ปี 2580
55%

แนวทางการดำเนินงาน

1. ผลักดันการเชื่อมโยงเส้นทางท่อขนส่งน้ำมันของผู้ประกอบการต่างราย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความยืดหยุ่นในการขนส่งน้ำมันทางท่อ
2. ผลักดันการจัดตั้งหน่วยงานกลางในการกำกับและบริหารจัดการการขนส่งน้ำมันทางท่อแบบ **Single Operator** เพื่อให้การให้บริการและการจัดเก็บค่าบริการเป็นมาตรฐานเดียวกัน
3. ศึกษาความเหมาะสมการขยายเส้นทางท่อขนส่งน้ำมันทางท่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเพิ่มโอกาสการส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปของไทย
4. ศึกษาแนวทางการปรับปรุงค่าขนส่งเพื่อให้ราคาน้ำมันเท่ากันทั่วทุกภูมิภาค

การส่งเสริมการติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้าในสถานีสบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

สถานการณ์ที่ผ่านมา

- จำนวนสถานีอัดประจุสาธารณะในปัจจุบัน (30 กันยายน 2566) เท่ากับ 2,222 แห่ง 8,702 หัวจ่าย เป็น Fast charge 3,896 หัวจ่าย ซึ่งยังต่ำกว่าเป้าหมายหัวจ่าย Fast charge ในปี 2030 ของ สนพ. ซึ่งอยู่ที่ 12,000 หัวจ่ายค่อนข้างมาก
- สถานีบริการน้ำมันที่ติดตั้ง EV Charging Station แล้วมีจำนวน 908 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 10 ของสถานีบริการภายใต้แบรนด์ ม.7* (8,582 แห่ง) จำนวนหัวจ่ายที่ติดตั้งเท่ากับ 2,509 หัวจ่าย และในช่วงปี 2568-2570 มีแผนติดตั้ง EV Charging Station ในสถานีสบริการ จำนวน 2,239 แห่ง (ข้อมูล ณ เดือนมีนาคม 2567)

หมายเหตุ: * เป็นสถานีสบริการที่มีศักยภาพในการลงทุนติดตั้งสำหรับระยะแรก

แนวทางการส่งเสริม

- กำหนดกรอบระยะเวลาในการอนุมัติอนุญาต รวมถึงปรับปรุงมาตรฐานอุปกรณ์ การติดตั้งการทดสอบตรวจสอบ และมาตรฐานของหน่วยงานต่าง ๆ สำหรับสถานีอัดประจุไฟฟ้าสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าภายในสถานีสบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน โดยความร่วมมือระหว่าง รพ. กกพ. กฟภ และ กฟน.
- ศึกษาหาโมเดลธุรกิจที่เหมาะสม สำหรับการติดตั้ง EV Charger ในสถานีสบริการน้ำมันเชื้อเพลิง รวมถึงนโยบายและมาตรการในการส่งเสริมของภาครัฐ



การส่งเสริมธุรกิจใหม่ ในห่วงโซ่อุปทานน้ำมันเชื้อเพลิง



4. การส่งเสริมธุรกิจใหม่ในห่วงโซ่อุปทานน้ำมันเชื้อเพลิง

แผนการลงทุนของผู้ประกอบการในห่วงโซ่น้ำมันเชื้อเพลิง ในช่วงปี พ.ศ. 2567 - 2572

1



ปิโตรเคมีขั้นปลาย
และพลาสติกชีวภาพ

56,726 ลบ.

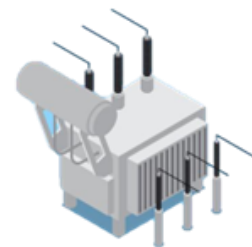
2



เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน
(SAF) และน้ำมันดีเซลชีวภาพ
สังเคราะห์ (BHD)

56,775 ลบ.

3



น้ำมันหม้อแปลงไฟฟ้า
ชีวภาพ

400 ลบ.

วงเงินลงทุนรวม 113,901 ล้านบาท

ปิโตรเคมีและพลาสติกชีวภาพ

1



**ปิโตรเคมีขั้นปลาย
และพลาสติกชีวภาพ**

56,726 ลบ.

พื้นที่ลงทุน:



- นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด
- นิคมอุตสาหกรรมอาร์ ไอ แอล
- นิคมอุตสาหกรรมพาแดง
- นิคมอุตสาหกรรมเหมราชตะวันออก
- นิคมอุตสาหกรรมเอเซีย
- พื้นที่ใน จ.ระยอง



SCG
CHEMICALS

BE

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

พิจารณามาตรการและการดำเนินงานการจัดสรร
อัตราการระบายมลพิษในพื้นที่มาบตาพุด
(ปัจจุบัน emission quota 80/20 และ
Significant Impact Level (SIL))
ที่มีความเหมาะสมต่อการส่งเสริมธุรกิจปิโตรเคมี
ในพื้นที่ควบคุมเพื่อความเป็นธรรมและประโยชน์
ด้านเศรษฐกิจของประเทศ



**ขยายกำลังการผลิต
และปรับปรุงกระบวนการผลิต
สำหรับผลิตภัณฑ์เดิม**

4,863 ลบ.



**ต่อยอดและเพิ่มมูลค่า
(อาทิ New polymer grade
Product upgrade)**

15,542 ลบ.



**Bioplastic
20,000 ลบ.**



**วิจัยและพัฒนา
6,700 ลบ.**



**โครงสร้างพื้นฐาน
และ Utilities
9,624 ลบ.**



2



เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน
(SAF) และน้ำมันดีเซลชีวภาพ
สังเคราะห์ (BHD)

56,775 ลบ.

พื้นที่ลงทุน



กรุงเทพฯ ฉะเชิงเทรา กาญจนบุรี
ขอนแก่น ระยอง ชัยภูมิ กาฬสินธุ์



การจ้างงาน
ไม่น้อยกว่า 32,000 คน

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



กรมธุรกิจพลังงาน
กระทรวงพลังงาน



กรมพัฒนาพลังงานทดแทน
และอนุรักษ์พลังงาน
กระทรวงพลังงาน



THAILAND
BOARD OF
INVESTMENT



ผลักดันการใช้วัตถุดิบ ที่ไทยมีศักยภาพ

- สนับสนุนการผลิตวัตถุดิบที่ได้มาตรฐานความยั่งยืนของหน่วยงานที่ให้การรับรองในระดับสากล (ISCC และ RSB)
- ศึกษาปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตลอดวัฏจักรชีวิต (LCA) ของวัตถุดิบที่ยังไม่อยู่ในรายชื่อที่ ICAO ยอมรับ อาทิ น้ำมันปาล์มมันสำปะหลัง เพื่อเสนอขอบรรจุในรายชื่อของ ICAO
- เจาะจอตอรองระหว่างประเทศเพื่อให้อัตถุดิบที่ถูกกีดกันได้รับการยอมรับในระดับนานาชาติ
- พัฒนารับรอง (Certification body) ภายในประเทศ



ส่งเสริมการลงทุน ผลิต SAF ในประเทศ เพื่อใช้ในประเทศและส่งออก

- กำหนดสิทธิประโยชน์การลงทุนสำหรับการผลิต SAF
- กำหนดวิธีการจัดเก็บและอัตราภาษีสรรพสามิตและภาษีศุลกากรสำหรับ SAF และวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต SAF
- จัดทำกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการค้าและมาตรฐานน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผสม SAF
- ส่งเสริมการส่งออก SAF โดยใช้กลไกความร่วมมือและข้อตกลงระหว่างประเทศ



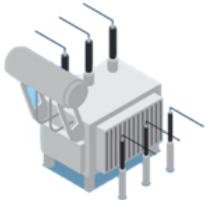
ส่งเสริมการใช้ SAF

- ออกประกาศสัดส่วนการผสม SAF ภาคบังคับสำหรับประเทศไทย
- ปรับปรุงหลักเกณฑ์การคำนวณค่าโดยสารและกำหนดมาตรการบรรเทาผลกระทบสำหรับสายการบินและผู้โดยสาร
- พัฒนาระบบการรายงานข้อมูลปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจกจากการใช้ SAF
- สร้างความรู้ความเข้าใจให้กับประชาชนเกี่ยวกับเหตุผลความจำเป็นในการใช้ SAF



น้ำมันหม้อแปลงไฟฟ้าชีวภาพ

3



น้ำมันหม้อแปลงไฟฟ้า
ชีวภาพ

400 ลบ.

- ปัจจุบันผู้ประกอบการไทยสามารถผลิตน้ำมันหม้อแปลงไฟฟ้าชีวภาพได้แล้ว โดยเป็นลักษณะต้นแบบที่อยู่ระหว่างการปรับปรุงคุณสมบัติให้เทียบเท่ามาตรฐานสากล
- การผลิตน้ำมันหม้อแปลงไฟฟ้าชีวภาพจะใช้ CPO/PFAD เป็นวัตถุดิบหลัก ซึ่งคาดว่าจะมีความต้องการใช้วัตถุดิบอยู่ที่ 3 ล้านลิตร/ปี และมีวงเงินลงทุนประมาณ 300-400 ล้านบาท
- ภาพรวมกำลังผลิตน้ำมันหม้อแปลงไฟฟ้าชีวภาพ ยังไม่แน่ชัด เนื่องจากความต้องการภายในประเทศยังต่ำ ดังนั้น ในระยะแรกจึงจำเป็นต้องกระตุ้นความต้องการใช้ภายในประเทศเป็นสำคัญ

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

ขอความร่วมมือ 3 การไฟฟ้าให้ปรับเปลี่ยนมาใช้น้ำมันหม้อแปลงไฟฟ้าชีวภาพ



การไฟฟ้านครหลวง
Metropolitan Electricity Authority



การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค
PROVINCIAL ELECTRICITY AUTHORITY

กลไกการขับเคลื่อนประสานงานเพื่อส่งเสริมการลงทุน

เพื่อขับเคลื่อนประสานงานให้เกิดการผลิตและลงทุนในธุรกิจพลังงาน ประกอบด้วย ปิโตรเคมีและพลาสติกชีวภาพ เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน และผลิตภัณฑ์เกี่ยวเนื่อง เช่น ดีเซลชีวภาพสังเคราะห์ น้ำมันหม้อแปลงไฟฟ้าชีวภาพ จึงเห็นควรให้มีการแต่งตั้ง

“คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนธุรกิจพลังงานเพื่อสร้างขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ” โดยคำสั่งกรมธุรกิจพลังงาน

องค์ประกอบ

1. อธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน	ประธานคณะกรรมการ
2. รองอธิบดีกรมธุรกิจพลังงานที่กำกับกองยุทธศาสตร์และแผนงาน	รองประธานคณะกรรมการ
3. ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	คณะกรรมการ
4. ผู้แทนกรมสรรพสามิต	คณะกรรมการ
5. ผู้แทนกรมศุลกากร	คณะกรรมการ
6. ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	คณะกรรมการ
7. ผู้แทนกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน	คณะกรรมการ
8. ผู้แทนสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม	คณะกรรมการ
9. ผู้แทนสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร	คณะกรรมการ
10. ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	คณะกรรมการ
11. ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	คณะกรรมการ
12. ผู้แทนกลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม (สอท.)	คณะกรรมการ
13. ผู้แทนกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมี (สอท.)	คณะกรรมการ
14. ผู้แทนกลุ่มอุตสาหกรรมพลังงานหมุนเวียน (สอท.)	คณะกรรมการ
15. ผู้แทนสมาคมผู้ผลิตไบโอดีเซลแห่งประเทศไทย	คณะกรรมการ
16. ผู้แทนสมาคมการค้าผู้ผลิตเอทานอลไทย	คณะกรรมการ
17. ผู้แทนสมาคมเอทานอลจากมันสำปะหลัง	คณะกรรมการ
18. ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน	คณะกรรมการและเลขานุการ
19. หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์	คณะกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
20. เจ้าหน้าที่กลุ่มยุทธศาสตร์	คณะกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

หน้าที่และอำนาจ

1. เสนอนโยบายและความเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจพลังงาน และจัดทำแผนปฏิบัติการสนับสนุนการลงทุนในธุรกิจใหม่
2. ประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อ สนับสนุนการดำเนินโครงการตามแผนปฏิบัติการ ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงาน ตลอดจนเสนอแนะแนวทางในการ แก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ
3. เชิญผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้เชี่ยวชาญ ผู้แทนภาคราชการ หรือผู้แทน ภาคเอกชน เพื่อให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการขับเคลื่อน ประสานงานตามแผนปฏิบัติการ
4. รายงานผลการดำเนินงานต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน
5. แต่งตั้งคณะทำงานช่วยปฏิบัติงานตามความจำเป็น
6. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย



ผลประโยชน์ของ (ร่าง) Oil Plan 2024



สรุปผลประโยชน์จาก (ร่าง) แผน Oil Plan 2024 (2567-2580)

มิติเศรษฐกิจ



ภาคการขนส่งทางบก

- สร้างรายได้ให้กับผู้ผลิตเอทานอลและไบโอดีเซล **71,300 ล้านบาท/ปี***
- ประหยัดเงินตราต่างประเทศจากการนำเข้าน้ำมันดิบ **59,000 ล้านบาท/ปี***



New Business

การลงทุนในธุรกิจปิโตรเคมี พลาสติกชีวภาพ
การผลิต SAF และ Bio transformer oil
113,901 ล้านบาท

มิติสังคม

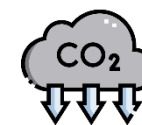
สร้างรายได้ให้กับเกษตรกร
จากการปลูกพืชพลังงาน



41,500
ล้านบาท/ปี

มิติสิ่งแวดล้อม

ลดการปล่อย CO₂



7.1 mtCO₂ เทียบเท่า/ปี*

เทียบเท่าการปลูกป่าโกงกาง
ขนาด **2.6 ล้านไร่/ปี**

ขอเชิญท่านแสดงความคิดเห็นต่อ (ร่าง) Oil Plan 2024

ผ่านทางแบบฟอร์มแสดงความคิดเห็นตาม QR Code ด้านล่างนี้



<https://forms.gle/BteBXK6srjQU1xwx6>

หรือส่งความคิดเห็นของท่านมาที่ **Oilplan2024@gmail.com**

ภายในวันศุกร์ที่ 12 กรกฎาคม 2567