

รายงานผลการวิจัย

RESEARCH REPORT SERIES

รายงานการวิจัย

เรื่อง

น้ำมัน

โดย

รัศมีการา

ชันทิกุล



คณะเศรษฐศาสตร์
FACULTY OF ECONOMICS

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
กรุงเทพมหานคร

THAMMASAT UNIVERSITY
BANGKOK

คณะเศรษฐศาสตร์

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

รายงานการวิจัย

เรื่อง

น้ำมัน

โดย

ศรัณย์คารา

ชั้นศึกษาด

คำนำ

ผลิตภัณฑ์น้ำมันนั้น มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยเป็นอย่างมาก และความสำคัญของน้ำมันนั้นได้เพิ่มมากขึ้นทุกที ในขณะนั้น น้ำมันกำลังเป็นปัญหาใหญ่ที่ประเทศไทยประสบอยู่ เนื่องจากสภาวะการขาดแคลนน้ำมันอันมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยโดยรวม

จุดประสงค์ของงานวิจัยนี้ มุ่งพิจารณาถึงอุตสาหกรรมน้ำมันในประเทศไทย โดยพิจารณาเน้นหนักทางด้านความต้องการน้ำมันชนิดต่าง ๆ ของประเทศไทย อาทิเช่น ความต้องการน้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน น้ำมันเตา ฯลฯ นอกจากนี้ยังได้พิจารณาถึงราคาน้ำมันชนิดต่าง ๆ ค่าย ตารางแสดงปริมาณการใช้ น้ำมัน แสดงค่านราคา และค่านการจกเก็บภาษีน้ำมันชนิดต่าง ๆ ได้ถูกนำมาประกอบการพิจารณาค่าย นโยบายน้ำมันของไทยนั้นได้นำมาสรุปเป็นบทสรุปท้าย

รายละเอียดต่าง ๆ ดังกล่าวเป็นเพียงการพิจารณาเพื่อให้ทราบถึงเรื่องราวของอุตสาหกรรมน้ำมันไทยแต่เพียงบางส่วนในระยะเวลาหนึ่ง

ผู้วิจัยขอขอบคุณสถาบันไทยคดี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ที่ได้ให้เงินอุดหนุนเพื่อ
งานนี้

รัศมีคารา ชันติกุล

คณะเศรษฐศาสตร์

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

มีนาคม ๒๕๒๒

สารบัญ

คำนำ

หน้า

๑. อุตสาหกรรมน้ำมันในประเทศไทย

- โรงกลั่นน้ำมัน บริษัทโรงกลั่นน้ำมันไทยจำกัด
- โรงกลั่นน้ำมันของบริษัทเอสโซ่แอสคอนคาร์คไทยจำกัด
- โรงกลั่นน้ำมันของรัฐบาลที่ตำบลบางจาก
- โรงกลั่นน้ำมันของกรมพลังงานทหาร

๒. ความต้องการน้ำมันชนิดต่าง ๆ ของประเทศไทย

- ความต้องการน้ำมันดีเซล
- ความต้องการน้ำมันเบนซิน
- ความต้องการน้ำมันเตา
- ความต้องการน้ำมันก๊าด
- ความต้องการแก๊สปิโตรเลียม
- ความต้องการน้ำมันเครื่องบิน

๓. ราคาของน้ำมัน

๔. ภาษีน้ำมัน

๕. นโยบายน้ำมันของไทย

คำนำ

ผลิตภัณฑ์น้ำมันนั้น ในปัจจุบันนี้เป็นส่วนพลังงานที่สำคัญที่ใช้ในประเทศไทย เพราะใช้มากกว่า ๔๐ เปอร์เซ็นต์ของพลังงานทั้งหมด ดังจะเห็นได้จากตารางที่ ๑ ในเรื่องความต้องการน้ำมันของประเทศไทย ซึ่งได้แสดงถึงเปอร์เซ็นต์การใช้น้ำมันในอดีต จนถึงการประมาณการในอนาคตจนถึงปี ๒๕๓๓ โดยเปรียบเทียบการใช้พลังงานจากแหล่งต่าง ๆ

ในอดีตก่อนปี ๒๔๘๘ นั้น ประมาณ ๕๐ เปอร์เซ็นต์ของแหล่งพลังงานมาจากพืช เช่น แกลบ ชานอ้อย ไม้ เป็นต้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้สามารถหาได้ภายในประเทศ เมื่อระยะเวลาผ่านไปผลผลิตเหล่านี้ก็หายากขึ้นและแพงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับผลิตภัณฑ์น้ำมัน ดังนั้นลักษณะการใช้พลังงานจึงได้เปลี่ยนไปโดยได้ใช้ผลิตภัณฑ์น้ำมันมากขึ้น ผลิตภัณฑ์น้ำมันเกือบทั้งหมดได้ส่งจากต่างประเทศ ส่วนใหญ่นั้นจากตะวันออกกลาง และที่เหลือนั้นได้ส่งจากบรูไน สิงคโปร์ มาเลเซีย และประเทศอื่น ๆ

น้ำมันที่ใช้กันได้เพิ่มสัดส่วนขึ้นทุกปี ในปัจจุบันนี้ประเทศไทยขึ้นอยู่กับปิโตรเลียมประมาณ ๘๕ เปอร์เซ็นต์ของพลังงานที่ต้องการใช้ทั้งหมด ความต้องการผลิตภัณฑ์น้ำมันต่อวันได้เพิ่มขึ้นจาก ๓.๘ ล้านลิตรในปี ๒๕๐๓ เป็น ๗.๘ ล้านลิตรในปี ๒๕๐๘ และเป็น ๑๗.๑ ล้านลิตรในปี ๒๕๑๓ ^{๑/} ในปี ๒๕๑๗ ประเทศไทยบริโภคผลิตภัณฑ์น้ำมันต่อวัน ๒๓ ล้านลิตร และคาดว่าในปี ๒๕๒๓ จะบริโภคถึง ๕๑.๖ ล้านลิตรต่อวัน ^{๒/} มูลค่าของผลิตภัณฑ์น้ำมัน (น้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป) ที่ส่งเข้าในปัจจุบันนี้มีมูลค่าประมาณ ๒๐ เปอร์เซ็นต์ของมูลค่าการส่งสินค้าเข้าทั้งหมด พิจารณาจากตารางที่ ๒ ซึ่งแสดงตัวเลขของสินค้าเข้าประเภทน้ำมันคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ของมูลค่าสินค้าเข้าทั้งหมด

ในปัจจุบันนี้เราทุกคนยอมรับว่าผลิตภัณฑ์น้ำมันมีบทบาทที่สำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย และในเมื่อผลิตภัณฑ์น้ำมันเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรม และสำคัญต่อกิจการธุรกิจในประเทศ การศึกษาในเรื่องผลิตภัณฑ์น้ำมันนี้จึงถือว่าเป็นสิ่งจำเป็น

^{๑/} จาก Tawin Nilbai "The Total Demand for Crude Oil in Thailand"
Faculty of Economics, Thammasat University Page 2

^{๒/} จากหนังสือเล่มเดียวกัน หน้า ๒

ในเรื่องการคาดคะเนปริมาณสำหรับน้ำมันในประเทศไทย แหล่งของตัวเลขที่พอจะหาได้มีสี่แหล่งด้วยกัน คือ บริษัทน้ำมัน การพลังงานแห่งชาติ (The National Energy Administration of Thailand) ธนาคารพาณิชย์ และจากวิทยานิพนธ์ต่าง ๆ สำหรับบริษัทน้ำมันนั้น แต่ละบริษัทได้ศึกษาเกี่ยวกับความต้องการน้ำมันเพื่อที่จะได้ทราบถึงสภาวะของตลาด แต่อย่างไรก็ตามเทคนิคและผลของการคาดคะเนนั้นไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณชน การพลังงานแห่งชาติ (NEA) ซึ่งมีหน้าที่ในการศึกษาถึงการใชัพลังงานภายในประเทศได้รวบรวมตัวเลขได้เป็นจำนวนมาก และได้ประมาณความต้องการใช้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมแต่ละอย่างของทั้งประเทศทั้งหมด และในส่วนเศรษฐกิจอื่น ๆ ในการพยากรณ์นั้นได้แบ่งออกเป็นสามระดับคือ ระดับสูง ระดับกลาง และระดับต่ำ ดังจะเห็นได้จากตาราง ๓, ๔ และ ๕ ตามลำดับ ซึ่งหลักในการคาดคะเนของการพลังงานแห่งชาติเป็นในแง่ของแนวโน้มของโครงการ (trend projection) และตามหลักการนี้ก็มีข้อจำกัดอยู่เพราะไม่ทราบในเรื่องตัวกำหนดของปริมาณ

๑. อุตสาหกรรมน้ำมันในประเทศไทย

ก่อนปี ๑๙๖๔ ประเทศไทยต้องสั่งผลิตภัณฑ์น้ำมันจากต่างประเทศเพื่อใช้ใน ประเทศทั้งหมด และอัตราการใช้นั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังนั้นรัฐบาลจึงได้ตัดสินใจ ส่งเสริมบริษัทเอกชนให้สร้างโรงกลั่นน้ำมันขึ้น ซึ่งได้เริ่มดำเนินการเป็นครั้งแรกในปี ค.ศ. ๑๙๖๔ และลักษณะของการส่งน้ำมันเข้าก็ได้เปลี่ยนจากผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปมาเป็นน้ำมันดิบ ในปัจจุบันนี้ประเทศไทยมีโรงกลั่นอยู่ ๔ โรงคือ

๑. โรงกลั่นน้ำมัน บริษัทโรงกลั่นน้ำมันไทยจำกัด ได้เริ่มสร้างขึ้นในปี ๒๕๐๔ และเริ่มเปิดดำเนินงานเมื่อปลายปี ๒๕๐๗ ตั้งอยู่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี การลงทุนทั้งหมด ๖๔๕ ล้านบาท จากข้อตกลงเบื้องต้นกับรัฐบาล โรงกลั่นได้รับสิทธิในการดำเนินงานกลั่นน้ำมันเป็นระยะเวลา ๑๐ ปี และหลังจากนั้นจะต้องคืนให้แก่รัฐบาล มีการกำหนดไว้ว่าโรงกลั่นจะต้องผลิตน้ำมันดิบไม่น้อยกว่า ๓๐,๐๐๐ บาเรลต่อวัน ในปี พ.ศ. ๒๕๑๔ บริษัทได้ขยายขีดกำลังผลิตเป็น ๖๕,๐๐๐ บาเรลต่อวัน ในขณะเดียวกันสัมปทานก็งเดิมได้ขยายไปอีก ๗ ปี จากปี ๒๕๑๗ เป็นปี ๒๕๒๒ ผลิตภัณฑ์น้ำมันที่สำคัญของโรงกลั่น

นี้ ได้แก่ น้ำมันเบนซิน น้ำมันเจี๊ ๑ และเจี๊ ๔ สำหรับเครื่องบิน น้ำมันดีเซล น้ำมันก๊าด น้ำมันเตา และยางมะคตอย

๒. โรงกลั่นน้ำมันของบริษัทเอสโซ่แสดนคราร์คไทยจำกัด โรงกลั่นนี้ไค้ซื้อโรงงานของ Thai Asphalt Manufacturing Co. (TAMCO) ในปี พ.ศ.๒๕๑๐ และได้เปลี่ยนชื่อมาเป็นโรงกลั่นน้ำมันเอสโซ่แสดนคราร์คไทย ตั้งอยู่ที่ฝั่งตะวันออกของอ่าวไทย ใกล้ศรีราชา จังหวัดชลบุรี เริ่มดำเนินงานในปี ๒๕๑๔ ทำการผลิตน้ำมันดิบ ๓,๐๐๐ บาเรลต่อวัน เป็น asphalt นอกจากนี้ยังไค้สร้างโรงงานที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพสูงขึ้นใหม่ในปี ๒๕๑๔ สามารถผลิตไค้วันละ ๓๕,๐๐๐ บาเรล ผลิตภัณฑ์น้ำมันที่สำคัญของโรงกลั่นนี้คือ น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซล น้ำมันเตาและยางมะคตอย และถึงแม้ว่าเอสโซ่จะมีโรงกลั่นของตนเอง แต่เอสโซ่ก็ยังต้องซื้อผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมจากโรงกลั่นน้ำมันไทยไค้วันละ ๑๐,๐๐๐ บาเรล ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงแต่ั้งเคิม

๓. โรงกลั่นน้ำมันของรัฐบาลที่ค้บลงบางจาก อำเภอพระโขนง ซึ่งสร้างเสร็จเมื่อ พ.ศ.๒๕๐๓ และในปี ๒๕๑๔ กระทรวงกลาโหมไค้ให้บริษัทห้มีทอินคัสเตรียล คอร์ปอเรชั่นจำกัด เข้าไปดำเนินงาน ซึ่งสัญญาเขาจะสิ้นสุดลงในปี พ.ศ.๒๕๒๓ อย่างไรก็ตามเนื่องจากผลิตภัณฑ์น้ำมันนั้นองค้การเชื้อเพลิงมีความต้องการเพิ่มขึ้นมาก จึงจะขยายโรงกลั่น ซึ่งไค้รับการอนุมัติแล้ว และสัญญาเขาก็ไค้ขยายไปจนถึงปี พ.ศ.๒๕๓๓ ปัจจุบันนี้ มีกำลังผลิตวันละ ๒๕,๐๐๐ บาเรล ผลิตภัณฑ์น้ำมันส่วนใหญ่ของโรงกลั่นนี้ ไค้แก่ น้ำมันก๊าด แก๊สปิโตรเลียม (LPG) สำหรับหุงค้และใช้ในครัวเรือน น้ำมันเตา นอกนั้นเป็นน้ำมันดีเซลกับยางมะคตอย

๔. โรงกลั่นน้ำมันของกรมพลังงานทหาร กระทรวงกลาโหม อำเภอฝาง จังหวัดเชียงใหม่ โรงกลั่นนี้ทำการกลั่นน้ำมันดิบที่กลั่นขึ้นมาเองจากบ่อน้ำมันในอำเภอฝาง มีกำลังผลิตต่ำมาก คือวันละ ๑,๐๐๐ บาเรลเท่านั้น ทั้งยังไม่สามารถดำเนินการผลิตไค้เต็มขีดความสามารถ เนื่องจากน้ำมันดิบที่สูบขึ้นมามีไขพาราฟินปนอยู่มาก และมีความแข็งตัวในอุณหภูมิธรรมดา ทำให้เกิดความยุ่งยากในขบวนการผลิต นอกจากนี้แหล่งน้ำมันดิบในปัจจุบัน หากไม่มีอุปสรรคในการกลั่นอยางใด คาดว่าจะหมดภายในระยะ ๒ ปี โดยเหตุที่

มีอุปสรรคบางประการ ทำให้โรงกลั่นน้ำมันแห่งนี้ไม่สามารถอยู่ในฐานะที่จะสามารถจนเจือภาวะการขาดน้ำมันของประเทศไทยได้ และผลิตภัณฑ์น้ำมันที่กลั่นได้นี้ใช้โดยเฉพาะในกิจการทหาร

โรงกลั่นน้ำมันทั้งสามโรงแรกนั้นต้องส่งน้ำมันดิบเข้าโดยซื้อจากบริษัทน้ำมันใหญ่ ๆ อีกทอดหนึ่ง ปริมาณน้ำมันดิบส่วนใหญ่มาจากบริษัทน้ำมันแม่ โดยนำน้ำมันจากตะวันออกกลางเข้ามาเป็นส่วนใหญ่ โรงกลั่นเหล่านี้จึงใช้เครื่องกลั่นประเภทที่กลั่นน้ำมันดิบชนิดที่มียางมะตอย ซึ่งเป็นลักษณะของน้ำมันตะวันออกกลาง ดังนั้นจึงมีปัญหาในด้านเทคนิคถ้าจะกลั่นน้ำมันดิบชนิดที่มีซีดีสูงผสม คือประเภทที่ประเทศจีนและอินโดนีเซียมีขาย เพราะต้องใช้วิธีการกลั่นเพิ่มเติมและแตกต่างกันอยู่บ้าง ความสามารถในการกลั่นน้ำมันดิบของโรงกลั่นในประเทศไทยจึงมีจำกัด ไม่เหมือนของประเทศอื่น ๆ ที่สามารถกลั่นน้ำมันได้หลายประเภทและหลายชนิดกว่า

การจำหน่ายน้ำมันที่กลั่นแล้วนั้น ผู้จำหน่ายมีดังนี้

๑. บริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย รับจากโรงกลั่นน้ำมันไทย
๒. บริษัทคาลเท็กซ์แห่งประเทศไทย รับจากโรงกลั่นน้ำมันไทย
๓. บริษัทเอสโซ่แอสตันคาร์คแห่งประเทศไทย นอกจากจะเป็นผู้ผลิต ยังเป็นผู้ขายด้วย ปัจจุบันบริษัทได้ครองตลาดค่านผลิตภัณฑ์ทุกชนิดในประเทศราว ๒๕ %
๔. องค์การเชื้อเพลิง ตั้ง พ.ศ. ๒๕๐๓ จุดประสงค์ช่วยให้หน่วยราชการ
๕. บริษัทหมีหมิ่นคัสเตรียล รับขายผลิตภัณฑ์น้ำมันที่เหลือจากส่งให้องค์การเชื้อเพลิง

ในการจำหน่ายน้ำมันนี้มีกฎหมายควบคุมอยู่ โดยสามารถดูได้จากพระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๒๑ ๓/ บริษัทเหล่านี้ ยกเว้นองค์การเชื้อเพลิง เป็นตัวแทนบริษัทใหญ่จากต่างประเทศ ซึ่งมีนโยบายร่วมกัน มีการแบ่งตลาดกัน ดังนั้นการจำหน่ายน้ำมันของ

๓/ รวบรวมโดย ร้อยตำรวจโท เสถียร วิชัยลักษณ์ ป.แพทยศาสตร์แห่งจุฬาลงกรณ์ฯ กับ พันตำรวจเอกสีบวงศ์ วิชัยลักษณ์ นิติเวช

ไทยจึงถูกผูกขาดโดยบริษัทเหล่านี้ ส่วนองค์การเชื้อเพลิงนั้นถึงแม้จะจำหน่ายน้ำมันค่วย แต่ก็จำหน่ายให้ราชการเป็นส่วนมาก กิจการยังไม่แพร่หลาย จึงไม่สามารถคุมขัฟฟลายของตลาดได้

ตารางต่อไปนี้แสดงถึงว่าบริษัทค้าน้ำมันได้ซื้อผลิตภัณฑ์น้ำมัน และแชร์ในตลาด

<u>บริษัท</u>	<u>โรงกลั่น</u>	<u>แชร์ในตลาด (๑๙๓๔)</u>
ซัมมิต	ซัมมิต	๘.๒๙ %
เอสโซ่	เอสโซ่และโรงกลั่นน้ำมันไทย	๑๓.๘๓ %
เชลล์	โรงกลั่นน้ำมันไทย	๒๘.๕๔ %
คาลเท็กซ์	โรงกลั่นน้ำมันไทย	๑๑.๓๙ %
องค์การน้ำมันเชื้อเพลิง	ซัมมิต	๓๓.๕๕ %

แหล่งที่มา National Energy Administration (ยังไม่ได้พิมพ์)

องค์การน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นบริษัทการค้าบริษัทเดียวซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ บริษัทอื่นนั้นเป็นบริษัทเอกชน จากบริษัทการค้าน้ำมันสามารถไปสู่ผู้บริโภคได้ ๒ ทาง คือ

๑. ผู้บริโภคคนสุดท้ายซื้อน้ำมันจากปั้ม
๒. บริษัทการค้าขายน้ำมันให้แก่ผู้บริโภครายใหญ่โดยตรงเป็นจำนวนมาก เช่น บริษัทเครื่องบิน และอุตสาหกรรม

ถ้าจะพิจารณาถึงผลผลิตของน้ำมันดิบของโลก สามารถพิจารณาได้จากตารางที่ ๖, ๗, ๘ ซึ่งมีข้อมูลแสดงถึงผลิตภัณฑ์น้ำมันดิบจากกลุ่มประเทศต่าง ๆ เช่น จากกลุ่มตะวันออกกลาง กลุ่มประเทศอัฟริกา และตะวันออกไกล กลุ่มอเมริกาเหนือ อเมริกาใต้ อัฟริกา เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และอื่น ๆ ซึ่งรวมทั้งผลผลิตน้ำมันของประเทศคอมมิวนิสต์ด้วย (ส่วนปริมาณความต้องการผลิตภัณฑ์น้ำมันของโลกนั้นสามารถดูได้จากตารางที่ ๙ และ ๑๐)

โรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทยนั้นได้ผลิตน้ำมันประเภทต่าง ๆ ออกใช้ ซึ่งถ้าแยกชนิดของผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ผลิตในประเทศไทยแล้ว สามารถดูได้จากตารางที่ ๑๑ ซึ่ง

แสดงการผลิตน้ำมันในประเทศไทยตามชนิดของผลิตภัณฑ์ตั้งแต่ปี ๒๕๑๔-๒๕๒๑ และตาราง
ในหน้าเดียวกันนั้นแสดงสัดส่วนเป็นร้อยละของการผลิตผลิตภัณฑ์น้ำมันชนิดต่าง ๆ ตั้งแต่ปี
๒๕๑๖-๒๕๑๘

๒. ความต้องการน้ำมันชนิดต่าง ๆ ของประเทศไทย ๔/

๒.๑ ความต้องการน้ำมันดีเซล น้ำมันดีเซลเป็นผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่สำคัญ
มากที่สุดอย่างหนึ่ง ในเมื่อต้องใช้ถึง ๓๕-๔๐ เปอร์เซ็นต์ของผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ใช้ทั้งหมด
ในประเทศไทย จำนวนน้ำมันดีเซลที่ได้จากโรงกลั่นในแต่ละปีนั้นน้อยกว่าความต้องการที่มี
ทั้งนี้ประเทศไทยจึงต้องสั่งน้ำมันดีเซลเข้าทุกปี เพื่อใช้ในส่วนเศรษฐกิจต่าง ๆ เช่นในการ
ขนส่ง การอุตสาหกรรม และเกษตรกรรม

น้ำมันดีเซลนั้นแบ่งเป็น ๓ เกรด คือ น้ำมันดีเซลสปีดต่ำ สปีดกลาง และสปีด
สูง น้ำมันดีเซลสปีดต่ำและสปีดกลางนั้นมักรวมกันและเรียกน้ำมันดีเซลสปีดต่ำ น้ำมัน
แต่ละเกรดนั้นใช้เฉพาะอย่างแตกต่างกัน ทั้งระดับราคาก็แตกต่างกัน และจะใช้แทนกันได้
ไม่มากนัก

การใช้น้ำมันดีเซลในประเทศไทยนั้น ในส่วนการขนส่งและการคมนาคมใช้น้ำมันดีเซลประมาณ ๕๐ เปอร์เซ็นต์ และในส่วนเกษตรกรรมใช้ประมาณ ๓๕-๔๐ เปอร์เซ็นต์ (ส่วนเกษตรกรรมนั้นหมายรวมถึงค่าน้ำมันพืชพันธุ์ ประมง ป่าไม้ และสัตว์ปีก) ดังนั้นทั้งส่วนขนส่งและการคมนาคมและส่วนเกษตรกรรมจึงมีบทบาทที่สำคัญในการกำหนดความต้องการของน้ำมันดีเซล จำนวนการบริโภคน้ำมันดีเซลโดยส่วนต่าง ๆ แสดงให้เห็นได้จากตารางที่ ๑๒

ความต้องการน้ำมันดีเซลนี้ขึ้นอยู่กับตัวแปรต่าง ๆ อาทิเช่น ราคาของน้ำมันดีเซล จำนวนของรถเมล์และรถบรรทุก และมูลค่าของผลผลิตทางเกษตร ในเรื่องของ

๑/ สรุปจาก Tawin Nilbai "The Total Demand For Crude Oil in Thailand" Faculty of Economics, Thammasat University หน้า ๑๔-๓๑

ระดับราคานั้น พิจารณาได้ถึงความต้องการน้ำมันดีเซลก็เหมือนกับความต้องการในสินค้าอื่น ๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับราคาของสินค้านั้น ถ้าราคาของน้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้น (สิ่งอื่น ๆ อยู่คงที่) ปริมาณความต้องการน้ำมันดีเซลจะลดลงและคงที่ไต่กล่าวแล้ว ส่วนการขนส่งนั้นใช้น้ำมันดีเซลประมาณ ๕๐ เปอร์เซ็นต์ ซึ่งจำเป็นต้องพิจารณาถึงตัวแปรคือยานพาหนะและมูลค่าของผลผลิตเกษตร เกี่ยวพันถึงการบริโภคน้ำมันดีเซลในส่วนการเกษตร ซึ่งบริโภคประมาณ ๓๐ เปอร์เซ็นต์ของน้ำมันดีเซลทั้งหมด

ตารางแสดง Elasticity ของความต้องการน้ำมันดีเซล

ชนิด	Elasticities
Price elasticity	- 0.827
Motor vehicles elasticity *	1.019
Agriculture elasticity	0.806

จากตารางแสดงให้เห็นว่า price elasticity อยู่ในระดับค่า (-๐.๘๒๗) ซึ่งหมายความว่า การเปลี่ยนแปลงในระดับราคา ๑ เปอร์เซ็นต์ ทำให้การบริโภคน้ำมันดีเซลเปลี่ยนแปลงไปน้อยกว่า ๑ เปอร์เซ็นต์ แสดงได้น้ำมันดีเซลนั้นเป็นสินค้าที่จำเป็น ดังนั้น price elasticity ซึ่งคำนวณโดย Tawin Nilbai จึงดูได้ว่าเหมาะสมกับสภาพเป็นจริงในเมื่อน้ำมันดีเซลนั้นเป็นสิ่งจำเป็นอย่างมากที่ต้องใช้ในยานพาหนะ และเป็นการยากที่จะใช้น้ำมันชนิดอื่นแทน และ elasticity ของค่าน้ำมันของน้ำมันดีเซลที่เกี่ยวข้องต่อจำนวนยานพาหนะและมูลค่าของผลผลิตเกษตรก็เกือบใกล้เคียงกัน แสดงถึงความสัมพันธ์เป็นสัดส่วนกันระหว่างการขยายของส่วนต่าง ๆ เหล่านี้ และความต้องการน้ำมันดีเซล

๒.๒ ความต้องการน้ำมันเบนซิน น้ำมันเบนซินเป็นผลผลิตที่สำคัญอย่างหนึ่งจากการกลั่นน้ำมันดิบ ไม่ได้มีปัญหาในเรื่องการขาดแคลนน้ำมันเบนซินมากนัก ในเมื่อการบริโภคน้ำมันน้อยกว่าซัพพลายภายในประเทศ น้ำมันเบนซินมีบทบาทที่สำคัญในทางเศรษฐกิจ

* motor vehicles หมายถึง รถเมล์ รถบรรทุก และรถยนต์ เรือกลไฟ

โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการขนส่ง มากกว่า ๕๐ เปอร์เซ็นต์ของน้ำมันเบนซินที่ซัพพลายในปี
หนึ่ง ๆ ใช้ในส่วนการขนส่ง น้ำมันที่เหลือนั้นก็ใช้ในส่วนอื่น ๆ เช่น การก่อสร้าง การ
อุตสาหกรรม เป็นต้น การบริโภคน้ำมันเบนซินในส่วนต่าง ๆ แสดงได้จากตารางที่ ๑๒
ความต้องการน้ำมันเบนซินนั้นจะพบวาระกับราคามีบทบาทที่สำคัญในการกำหนดปริมาณความ
ต้องการของน้ำมันเบนซิน โดยระดับราคาและปริมาณความต้องการน้ำมันเบนซินนั้นจะมีความ
สัมพันธ์กลับกัน ส่วนตัวกำหนดตัวอื่น เช่น จำนวนรถส่วนบุคคล และมูลค่าของผลผลิตภายใน
ประเทศจากการขนส่งและคมนาคมอย่างหยาบ มีเครื่องหมายเป็นบวก แสดงถึงว่าถ้า
ตัวแปรสองตัวนี้เพิ่มขึ้นจะทำให้มีการเพิ่มในปริมาณความต้องการ ส่วนตัวสัมประสิทธิ์สำหรับ
จำนวนของแท็กซี่และรถมอเตอร์ไซค์มีเครื่องหมายเป็นลบ อธิบายได้ดังนี้

แท็กซี่และรถมอเตอร์ไซค์มีประสิทธิภาพมากกว่ารถส่วนบุคคลในแง่ที่ว่า รถทั้ง
สองชนิดนี้ไ้ถูกนำมาใช้ ก่อให้เกิดรายได้โดยตรงมากกว่าถ้าเปรียบกับการใช้รถส่วนบุคคล
และในมูลค่าของผลผลิตภายในประเทศจากการขนส่งและคมนาคมอย่างหยาบ ได้รวมรายได้
ไว้ด้วยแล้ว เครื่องหมายลบในตัวสัมประสิทธิ์แสดงถึงการที่จะต้องกำจัดการนับซ้ำออกเสีย

ตารางแสดงความยืดหยุ่นของปริมาณสำหรับน้ำมันเบนซิน

ตัวแปร	Elasticity ปี ๑๙๙๔
ราคาของน้ำมันเบนซิน	-๑.๑๔๔
รถยนต์ส่วนบุคคล	๑.๑๕๖
มูลค่าของผลผลิตภายในประเทศ	๑.๖๓๕
จากการขนส่งและคมนาคมอย่างหยาบ	
รถแท็กซี่และจำนวนรถมอเตอร์ไซค์	-๑.๑๐๕๑

Price elasticity ของน้ำมันเบนซินนั้นมากกว่า ๑ เพราะว่าผู้เป็นเจ้าของรถสามารถ
ลดการใช้รถยนต์ได้อย่างง่ายมากเมื่อราคาของน้ำมันเบนซินขึ้นสูง ซึ่งกรณีของน้ำมันเบนซินนี้
แตกต่างไปจากกรณีการใช้น้ำมันดีเซล ซึ่งไม่สามารถใช้สิ่งอื่นแทนได้ อย่างไรก็ตามมูลค่า
ของ price elasticity มากกว่า ๑ ไม่มากนัก โดยเฉพาะในปี ๑๙๙๔ หมายถึงว่า

ถึงแม้ผู้บริโภคจะลดการบริโภคน้ำมันเบนซินเมื่อราคาสูงขึ้น แต่ค่าใช้จ่ายทั้งหมดยังคงเกือบจะเท่ากับระดับเดิม ทั้งนี้เนื่องจากราคาน้ำมันเบนซินสูงขึ้น

๒.๓ ความต้องการน้ำมันเตา น้ำมันเตาเป็นผลผลิตปิโตรเลียมที่สำคัญมากอย่างหนึ่งที่ใช้ในประเทศไทย ในเมื่อใช้น้ำมันเตาสำหรับการกำเนิดไฟฟ้าและสำหรับอุตสาหกรรมอื่น ๆ ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงในระบิราคาของน้ำมันเตาย่อมมีผลต่อราคาของกระแสไฟฟ้า และเป็นผลต่อต้นทุนการผลิตในบางอุตสาหกรรม

ชีพหลายของน้ำมันเตาในแต่ละปีนั้นใช้ส่วนใหญ่ในส่วนการไฟฟ้าและส่วนอุตสาหกรรม ซึ่งทั้งสองส่วนนี้ใช้ประมาณ ๕๐ เปอร์เซ็นต์ของน้ำมันเตาทั้งหมด จำนวนของน้ำมันเตาที่ใช้ในส่วนต่าง ๆ แสดงได้จากตารางที่ ๑๒ ความต้องการน้ำมันเตาในส่วนอุตสาหกรรม แสดงได้ถึงความต้องการนั้นถูกกำหนดโดยระดับราคาของน้ำมันเตานั้น และมูลค่าของผลผลิตอุตสาหกรรม price elasticity นั้นยืดหยุ่นน้อย (๐.๓๒๒) ซึ่งเป็นตัวเลขที่เป็นไปได้ เพราะน้ำมันเตาใช้เป็นปัจจัยในการผลิต และยากที่จะหาสิ่งอื่นแทน

ในการพิจารณาความต้องการของน้ำมันเตาในส่วนของการไฟฟ้างก็เช่นกัน ความต้องการถูกกำหนดโดยระดับราคาของน้ำมันนั้น และ price elasticity ยืดหยุ่นน้อย และจากตารางที่ ๑๓ นั้นแสดงความต้องการน้ำมันเตาในส่วนไฟฟ้าและอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในส่วนไฟฟ้านั้นบริโภคน้ำมันเตาประมาณ ๕๐ เปอร์เซ็นต์

๒.๔ ความต้องการน้ำมันก๊าด น้ำมันก๊าดเป็นส่วนที่สำคัญของผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม น้ำมันก๊าดครั้งหนึ่งนั้นเคยเป็นผลิตภัณฑ์ที่โดยเปรียบเทียบกับผลิตภัณฑ์อื่นแล้วมีความสำคัญมาก แต่ในระยะหลังความสำคัญของน้ำมันก๊าดก็ค่อย ๆ ลดลงไป ถึงแม้ว่าปริมาณการผลิตและการใช้จะเพิ่มขึ้นก็ตาม โครงสร้างการใช้ น้ำมันของประเทศไทยนั้นได้เปลี่ยนไป สัดส่วนการใช้ น้ำมันก๊าดได้ลดลงจาก ๑๐.๕๕ เปอร์เซ็นต์ในปี ๑๙๖๐ เป็น ๒.๕๔ เปอร์เซ็นต์ในปี ๑๙๗๔

ถึงแม้ว่าความก้าวหน้าในการใช้แก๊สและไฟฟ้าจะมีมากขึ้นเมื่อเร็ว ๆ นี้ น้ำมันก๊าดก็ยังใช้ในการให้ความร้อนและให้แสงสว่าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งใช้กันมากในชนบทซึ่งยังไม่มีไฟฟ้าใช้ น้ำมันก๊าดถูกใช้ในอุตสาหกรรมเบา เช่น การทาสี การขัด น้ำมันชักเงา

ยาฆ่าแมลง ซึ่งใช้ประมาณ ๓๐ เปอร์เซ็นต์ และอีก ๗๐ เปอร์เซ็นต์ของน้ำมันก๊าดใช้สำหรับเป็นอุปกรณ์ในการให้แสงสว่าง ความร้อน และการทำอาหาร

ความยืดหยุ่นของปริมาณสำหรับน้ำมันก๊าด

ความยืดหยุ่นในปี ๑๙๗๔

ราคา	-๐.๕๕๒
มูลค่าของผลผลิตอุตสาหกรรม	๑.๓๖๖
การใช้จ่ายในการบริโภคต่อหัว	-๐.๗๘๒

price elasticity ของน้ำมันก๊าดในปี ๑๙๗๔ คือ - ๐.๕๕๒ ทั้งนี้เนื่องจากว่าผู้ใช้น้ำมันก๊าดส่วนใหญ่อยู่ในชนบท ซึ่งการทดแทนกันมีน้อย และอุตสาหกรรมที่ใช้น้ำมันก๊าดก็ยังคงใช้ต่อไปเพราะความจำเป็นทางเทคนิค

ความยืดหยุ่นในมูลค่าผลผลิตอุตสาหกรรมนั้นสูงอาจเนื่องจากว่าในเร็ว ๆ นี้ ส่วนอุตสาหกรรมได้เจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว และอุตสาหกรรมอื่นซึ่งใช้เทคโนโลยีที่ก้าวหน้ามากอาจไม่ใช้น้ำมันก๊าดเป็นพลังงาน

๒.๕ ความต้องการแก๊สปิโตรเลียม (Liquefied Petroleum Gas)

ความต้องการ LPG นี้ในปัจจุบันได้มีความต้องการเพิ่มขึ้นมาก ในอดีตนั้นประโยชน์ของมันใช้จำกัดส่วนใหญ่ในการขับพลาความร้อนและพลังงาน การใช้ LPG เมื่ออุตสาหกรรมเคมีได้พัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว ได้ใช้ LPG ในการทำอาหารภายในบ้าน ทำน้ำร้อน และให้แสงสว่าง

ในอดีตนั้นมีเพียงแก๊สธรรมชาติและแก๊สจากอุตสาหกรรมได้ใช้ภายในประเทศ LPG ได้ใช้ครั้งแรกในปี ๑๙๖๔ ซึ่งเป็นปีที่ประเทศไทยมีโรงงานของตนเอง จากเวลานั้นเป็นต้นมา LPG ได้เพิ่มบทบาทที่สำคัญในเศรษฐกิจไทย ความต้องการ LPG ได้เพิ่มขึ้นตลอดเวลา เมื่อเร็ว ๆ นี้ขัพพลายของ LPG มีไม่เพียงพอกับความต้องการ ทำให้เกิดปัญหาอย่างมาก การบริโภค LPG ในปี ๑๙๖๕ มีประมาณ ๗.๕ ล้านลิตร และในปี ๑๙๗๔ มีถึง ๑๔๔.๕ ล้านลิตร

ความต้องการ LPG นั้นถูกกำหนดโดย ๓ ปัจจัยด้วยกันคือ ราคาราคาของ LPG รายได้ต่อหัว และระยะเวลา

ตารางความยืดหยุ่นของราคาและรายได้

ความยืดหยุ่น

Price elasticity

-1.337

Per capita income elasticity

0.976

ปริมาณความต้องการมีความสัมพันธ์ในแง่ตรงข้ามกับระดับราคา ราคาจึงมีเครื่องหมายเป็นลบ price elasticity ของ LPG นั้นค่อนข้างสูง (- ๑.๓๓๗) อธิบายได้ว่าในเศรษฐกิจของไทยนั้น LPG ส่วนใหญ่ใช้เป็นเชื้อเพลิงในการหุงต้ม ใช้แทน ถ่าน ถ้าวราคาของ LPG นั้นสูงโดยเปรียบเทียบกับถ่านแล้ว ประชาชนก็จะเปลี่ยนจากการใช้ LPG เป็นถ่านได้โดยง่าย

เครื่องหมาย income elasticity เป็นบวก หมายถึงว่า LPG นั้นเป็น สินค้าปกติมันเอง

๒.๖ ความต้องการน้ำมันเครื่องบิน ในระหว่างผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม น้ำมันเครื่องบินไม่ค่อยมีปัญหาารุนแรงมากนัก เพราะทั้งความต้องการและซัพพลายอยู่ในระดับเดียวกัน ในแต่ละปีצרของน้ำมันเครื่องบินที่กลั่นแล้วมีประมาณ ๑๐ เปอร์เซนต์ของผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมทั้งหมด และทางด้านการบริโภคก็เช่นกัน การใช้น้ำมันเครื่องบินนี้มีจำกัดอยู่แต่เฉพาะการขนส่งทางอากาศ น้ำมันเครื่องบินนี้แตกต่างไปจากผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่น ๆ เพราะประกอบไปด้วยหลายชนิด แต่ละชนิดก็ใช้เฉพาะเครื่องบินเฉพาะอย่าง อย่างไรก็ตามก็ใช้แทนกันได้ทั้งด้านการผลิตและการบริโภค อย่างไรก็ตามน้ำมันเครื่องบินได้จัดแบ่งออกเป็นสองกรุ๊ปใหญ่คือ น้ำมันเครื่องบินสำหรับเครื่องยนต์ เครื่องกังหันไอพ่นที่ใช้ในเครื่องบิน แทนเครื่องยนต์ลูกสูบธรรมดา (gas turbine engine) และสำหรับเครื่องยนต์เจ็ท เหตุผลที่มีการจัดแบ่งนั้นเพราะมีเครื่องบินสองชนิด แบบใช้เครื่องยนต์เครื่องกังหันไอพ่นและแบบเครื่องยนต์เจ็ท ซึ่งเครื่องยนต์แต่ละชนิดนั้นใช้น้ำมันเครื่องบินแตกต่างกัน

เครื่องยนต์เครื่องกังหันไอน์ใช้น้ำมันเบนซิน แต่ไม่ได้ใช้เบนซินอย่างเดียวกับที่ใช้กับรถยนต์ น้ำมันเบนซินที่ใช้สำหรับเครื่องบินเรียกว่าเบนซินสำหรับเครื่องบิน

เครื่องบินเจ็ทใช้น้ำมันสำหรับเครื่องยนต์เจ็ทได้เพิ่มขึ้นตลอดเวลา ในปัจจุบันนี้เครื่องยนต์เจ็ทได้ใช้อย่างกว้างขวางมากในการบินระหว่างชาติและในการบินทหาร ดังนั้นน้ำมันสำหรับเครื่องยนต์เจ็ทจึงมีบทบาทที่สำคัญในการขนส่งทางอากาศ

ในการศึกษานี้ น้ำมันเครื่องบินจะหมายถึงเฉพาะน้ำมันสำหรับเครื่องยนต์เจ็ท และรวมเฉพาะ JP1 และ JP4

เบนซินเครื่องบินและน้ำมันสำหรับเจ็ทได้ใช้กันมากเป็นส่วนใหญ่ในประเทศไทย ในอดีตเบนซินสำหรับเครื่องบินมีบทบาทที่สำคัญในการขนส่งทางอากาศ แต่ปัจจุบันนี้น้ำมันสำหรับเจ็ทได้ใช้กันอย่างกว้างขวาง ในเมื่อแบบแผนการก่อสร้างเครื่องบินได้เปลี่ยนไปเป็นใช้เครื่องยนต์เจ็ทมากขึ้น เบนซินเครื่องบินใช้เพียงแต่ในกิจการทหาร และจำนวนการใช้หาไม่ได้ ดังนั้นจำนวนของน้ำมันเครื่องบินที่ใช้ในประเทศไทย ซึ่งแสดงแต่เพียงน้ำมันสำหรับเจ็ทซึ่งใช้ในเครื่องบินทั้งภายในและนานาประเทศ

ทั้ง JP1 และ JP4 นั้นเป็นน้ำมันเจ็ทที่ใช้ในประเทศไทย JP1 ใช้ในเครื่องยนต์เจ็ททั่วไป ขณะที่ JP4 ใช้ในเครื่องยนต์เจ็ทที่มีสปีดค่า

ความต้องการน้ำมันเครื่องบินนั้นแตกต่างไปจากความต้องการผลิตภัณฑ์น้ำมันปิโตรเลียมอื่น ๆ ในแง่ที่ว่าความต้องการน้ำมันเครื่องบินนั้นมีความยืดหยุ่นสูงมากต่อราคาน้ำมัน

ถ้าจะพิจารณาปริมาณการใช้น้ำมันชนิดต่าง ๆ ของประเทศไทย และพิจารณาอัตราการเจริญเติบโตของปริมาณการใช้น้ำมันแล้ว พิจารณาได้จากตารางดังนี้

ตารางที่ ๑๔ ตารางแสดงความต้องการใช้น้ำมันชนิดต่าง ๆ ตั้งแต่ปี ๒๕๑๖ - ๒๕๑๘

ตารางที่ ๑๕ ตารางแสดงอัตราเฉลี่ยเปรียบเทียบของปริมาณการใช้น้ำมันในประเทศไทย

ตารางที่ ๑๖ ตารางแสดงอัตราการเจริญเติบโตของปริมาณการใช้น้ำมันใน

ประเทศไทย ตั้งแต่ปี ๒๕๑๖ - ๒๕๒๐

ตารางที่ ๑๗ ตารางแสดงปริมาณและมูลค่าน้ำมันนำเข้า

๓. ราคาของน้ำมัน

ในช่วงก่อนปี ๒๕๑๖ ราคาตลาดโลกของผลิตภัณฑ์น้ำมันและรวมทั้งราคาของน้ำมันดิบ คอนข้างจะคงที่ และมูลค่าสินค้าประเภทน้ำมันต่อมูลค่าสินค้าเข้าทั้งหมดอยู่ระหว่าง ๗ - ๑๐ เปอร์เซ็นต์ (ดูได้จากตารางที่ ๒) และปี พ.ศ. ๒๕๑๖ - ๑๗ OPEC ได้ขึ้นราคาน้ำมันดิบสูงขึ้นเป็นสี่เท่าของราคาเดิม มีผลทำให้มูลค่าสินค้าประเภทน้ำมันต่อมูลค่าสินค้าเข้าเพิ่มขึ้นไปเป็นประมาณ ๒๐ เปอร์เซ็นต์ ซึ่งทำให้มีผลกระทบต่อดุลการค้าและดุลการชำระเงินของไทยเป็นอย่างมาก

ต่อไปนี้เป็นตารางแสดงค่านราคาของน้ำมัน

ตารางที่ ๑๘ ตารางแสดงการปรับราคาขายส่งผลิตภัณฑ์น้ำมัน ณ โรงกลั่นควบคุมโดยรัฐบาล (รวมภาษี) ตั้งแต่ปี ๒๕๑๔ - ๒๕๒๐

ตารางที่ ๑๙ เป็นตารางแสดงราคาน้ำมันจำหน่ายปลีก ก่อนปี พ.ศ. ๒๕๑๖ จนถึงปี ๒๕๑๗ เป็นต้นมา

ตารางที่ ๒๐ ตารางแสดงการเปลี่ยนแปลงราคาควบคุมการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง เมื่อปี ๒๕๒๐ - ๒๕๒๑

เมื่อระดับราคาเปลี่ยนแปลงไปย่อมมีผลกระทบต่อปริมาณการใช้ น้ำมันในอุตสาหกรรมประเภทต่าง ๆ ซึ่งส่วนวิจัยเศรษฐกิจ ฝ่ายวิจัยและวางแผน ธนาคารกรุงเทพ ได้แสดงข้อมูลไว้ ดังตารางต่อไปนี้คือ

ตารางที่ ๒๑ ตารางแสดงปริมาณการใช้ น้ำมัน แยกตามประเภทอุตสาหกรรม ปี ๒๕๒๐ เมื่อราคาน้ำมันเปลี่ยนแปลงไป ๕%, ๑๐% และ ๑๕%

๔. ภาษีน้ำมัน

ในเรื่องนี้จะได้แสดงตารางอัตราการจกเก็บภาษีน้ำมันชนิดต่าง ๆ ซึ่งระยะ

ตั้งแต่ ๒๕๑๑ - ๒๕๒๐ นั้น ได้มีการเปลี่ยนแปลงอัตราการจัดเก็บภาษีน้ำมันอยู่ตลอดเวลา และ
จะได้แสดงตารางการกระจายภาระภาษีน้ำมัน และอัตราการภาษีต่อครอบครัวและต่อเงินได้
ตลอดจนรายได้จากภาษีน้ำมัน

ตารางที่ ๒๒ ตารางแสดงอัตราการจัดเก็บภาษีน้ำมันระหว่างปี ๒๕๐๓ -
๒๕๒๐

ตารางที่ ๒๓ ตารางแสดงการกระจายภาระภาษีน้ำมัน พิจารณาจากระดับ
รายได้ระดับต่าง ๆ

ตารางที่ ๒๔ ตารางแสดงอัตราการภาษีต่อครอบครัว และต่อเงินได้

ตารางที่ ๒๕ ตารางแสดงรายได้จากภาษีน้ำมันตั้งแต่ปี ๒๕๑๔ - ๒๕๒๐

๕. นโยบายน้ำมันของไทย

น้ำมันนี้แต่เดิมก่อนปี ๒๕๐๖ ประเทศไทยต้องสั่งผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปเข้ามา
ทั้งสิ้น แต่เมื่อประเทศไทยได้ตั้งโรงกลั่นขึ้นเองในประเทศ ในปี ๒๕๐๓ น้ำมันที่สั่งเข้าจึง
เป็นรูปของน้ำมันดิบ ดังที่กล่าวมาแล้ว และปัจจุบันนี้ ๕๐ เปอร์เซ็นต์ของจำนวนผลิตภัณฑ์ที่
ใช้ในประเทศมาจากโรงกลั่นน้ำมัน ๔ โรงภายในประเทศดังกล่าวข้างต้น ปัญหาของน้ำมัน
ที่ประสบอยู่คือตั้งแต่ปี ๒๕๑๖ เป็นต้นมา ราคาน้ำมันได้สูงขึ้นอย่างมาก และคาดว่ากลุ่มประเทศ
ผู้ผลิตน้ำมันเป็นสินค้าออก (OPEC) จะตัดสินใจขึ้นราคาน้ำมันสูงถึง ๑๕% ในที่ประชุมครั้งที่
สองประจำปีที่อยู่คาบิ ในเดือนธันวาคม ๒๕๒๑ นี้ ทั้งนี้เพื่อชดเชยการที่ค่าเงินดอลลาร์ตกต่ำ
ดังนั้นปัญหาที่เกิดขึ้นในประเทศไทยเนื่องจากการขึ้นราคาน้ำมันคือ ปัญหาการขาดดุลการค้าและ
การชำระเงิน ปัญหาด้านการผลิตและการส่งออก เพราะราคาน้ำมันที่สูงย่อมมีผลกระทบต่อ
ต้นทุนการผลิต และอีกปัญหาหนึ่งคือปัญหาภาวะเงินเฟ้อ ซึ่งปัญหาภาวะเงินเฟ้อนี้อาจมีผลกระทบ
กระเทือนโดยตรงต่อประชาชนทุกคนไม่ว่าจะเป็นผู้ผลิตหรือผู้บริโภค ดังนั้นรัฐบาลจึงได้ใช้
มาตรการหลายอย่างในการตรึงราคาน้ำมันไว้ ซึ่งแยกมาตรการต่าง ๆ ได้ดังนี้ ๔/

๔/ "การวิเคราะห์ปัญหาและนโยบายของไทย ๒๕๑๖ - ๒๕๒๐" พรายพล คุ้มทรัพย์
วารสารธรรมศาสตร์ เมษายน-มิถุนายน ๒๕๒๑ หน้า ๕-๖

๑. การควบคุมราคา รัฐบาลได้ใช้กฎหมายควบคุมราคาลิขสิทธิ์น้ำมันไว้สองระดับ คือราคาที่โรงกลั่นน้ำมันขายให้กับบริษัทผู้ค้าน้ำมัน และราคาที่ปัมน้ำมันขายปลีกให้กับผู้ใช้โดยตรง

๒. ภาษี ภาษีที่ใช้ในการปรับระดับราคาลิขสิทธิ์น้ำมันมีอยู่สองประเภทคือ ภาษีสรรพสามิต ซึ่งเก็บโดยกรมสรรพสามิต และภาษีการค้าซึ่งเก็บโดยกรมสรรพากร

๓. เงินชดเชย ในปี ๒๕๑๔ รัฐบาลได้ให้เงินชดเชยแก่โรงกลั่นน้ำมันเพื่อให้ราคาจำหน่ายของโรงกลั่นสูงขึ้นตามราคาน้ำมันดิบ เงินที่รัฐบาลต้องจ่ายชดเชยให้โรงกลั่นน้ำมันมีจำนวนเฉลี่ยประมาณเดือนละ ๑๐๐ ล้านบาท รัฐบาลได้คงใช้วิธีการนี้ในปีต่อมา

๔. การจำกัดการใช้ น้ำมัน มีการใช้วิธีนี้โดยรัฐบาลชุดนายสัญญา ธรรมศักดิ์ อยู่ขณะหนึ่ง เช่น การกำหนดเวลากวาดยาภาพยนตร์ และการกำหนดเวลาปิดสถานเริงรมย์ เพื่อประหยัดการใช้ไฟฟ้าและน้ำมัน ฯลฯ

จะเห็นได้ว่าได้ใช้นโยบายควบคุมราคาเป็นเครื่องมือหลัก ในบางครั้งก็ได้เปลี่ยนแปลงอัตราภาษี ส่วนการจ่ายเงินชดเชยนั้นมีระยะเวลาดสั้น เพราะเป็นภาระงบประมาณ การจำกัดการใช้ น้ำมันนั้นมีอยู่ช่วงสั้นซึ่งมีผลทางเศรษฐกิจน้อย การเปลี่ยนแปลงราคาควบคุมนั้นขึ้นอยู่กับการต่อรองและข้อตกลงระหว่างรัฐบาลและโรงกลั่น ในบางครั้งการขอขึ้นราคามาจากบริษัทผู้ค้าน้ำมันและปัมน้ำมันขายปลีก นอกจากนี้ยังมีแนวนโยบายต่าง ๆ ที่เห็นสมควรนำมาพิจารณา คือ

๑. มาตรการทางกานกฎหมาย เพื่อเป็นการส่งเสริมให้มีการแสวงหาน้ำมันภายในประเทศให้มากขึ้น และเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง จึงได้มีพระราชบัญญัติและพระราชกำหนดต่าง ๆ ดังนี้

๑. พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พุทธศักราช ๒๔๙๔ พร้อมด้วยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติม

๒. พระราชบัญญัติปิโตรเลียม พ.ศ. ๒๕๑๔

๓. พระราชบัญญัติภาษีเงินได้ปิโตรเลียม พ.ศ. ๒๕๑๔

๔. พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๒๑

๕. พระราชกำหนดแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง

พ.ศ. ๒๕๑๖

ฯลฯ

นอกจากนี้ในด้านการสำรวจน้ำมันนั้น พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๒๑ ยังได้กำหนดไว้ว่าผู้ค้าน้ำมันต้องสำรวจน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดที่รัฐมนตรีกำหนดไว้ทุกขณะ ในสถานที่เก็บ ไม่ต่ำกว่าอัตราที่รัฐมนตรีกำหนด ซึ่งต้องไม่เกินร้อยละสามสิบของปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละชนิดที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ที่ซื้อ ที่กลั่น ที่ผลิต หรือที่ได้มาในปีหนึ่ง ๕/

๒. การสร้างโรงกลั่นน้ำมันเพิ่มเติม รัฐบาลมีนโยบายที่จะสร้างโรงกลั่นที่มีกำลังผลิตเพิ่มขึ้น เพื่อสนองความต้องการภายในประเทศซึ่งมีมากกว่ากำลังผลิตในปัจจุบัน แต่อย่างไรก็ตามก็จำเป็นต้องพิจารณาถึงข้อดีและข้อเสียให้รอบคอบ ซึ่งจะสามารถลดต้นทุนลงมากได้หรือไม่ และเมื่อสร้างแล้วจะต้องซื้อน้ำมันดิบเข้าประเทศเสียเงินตราต่างประเทศอีกมากน้อยเพียงไร และถ้าพิจารณาเปรียบเทียบกับการใช้เชื้อเพลิงที่หาได้ในประเทศเช่นแก๊สอย่างไรจะเหมาะสมกว่ากัน

๓. นโยบายการจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาทรัพยากรพลังงานและเชื้อเพลิงให้มากขึ้น เช่น ค่าน้ำมัน ถ่านลิกไนท์ แก๊สธรรมชาติ หินน้ำมัน และแม่แต่ไอน้ำได้กิน ทั้งนี้เพื่อเตรียมไว้ในระยะยาว นอกจากนี้การเร่งรัดการสำรวจแหล่งน้ำมันดิบทั้งทางบกและทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอ่าวไทย เป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อช่วยประหยัดเงินตราต่างประเทศที่จะต้องสั่งน้ำมันดิบเข้า

ในเรื่องน้ำมันดิบที่ผลิตได้ในประเทศไทยนั้น นับตั้งแต่ได้มีการพบแหล่งน้ำมันที่อำเภอฝาง ๒ แห่ง ห่างกันประมาณ ๔ กิโลเมตร แหล่งไชยปราการ (๒๔๔๔ - ๒๕๑๓) ได้มีการสำรวจหาน้ำมันรวมทั้งสิ้น ๔๕ หลุม และทำหลุมผลิตน้ำมันได้ ๒๓ หลุม ผลิตน้ำมันที่แยกนำและส่งให้โรงกลั่นได้ ๒๐๔ ล้านบาเรล มูลค่า ๒๐.๔ ล้านบาท แหล่งแม่สูน (๒๕๐๔ - ๑๕ พ.ค. ๒๕๑๔) เจาะสำรวจ ๒๔ หลุม พบและทำเป็นหลุมผลิตน้ำมัน ๑๔ หลุม ผลิตน้ำมันส่งโรงกลั่นได้ ๕๔๒ ล้านบาเรล มูลค่าประมาณ ๕๓ ล้านบาท ๒/

๕/ พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๒๑ รวบรวมโดยร้อยตำรวจโท เสถียร วิชัยลักษณ์ กับ พันตำรวจเอก สืบวงศ์ วิชัยลักษณ์ หน้า ๓

๒/ ขาวพาณิชย์ ๑ มีนาคม ๒๕๒๐ หน้า ๔๕

๔. การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย กรมการพลังงานทหาร กระทรวงกลาโหม ได้ริเริ่มที่จะจัดตั้งขึ้น และในปี ๒๕๑๔ ได้มีการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องนี้และได้ทำรายงานเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอย่างเป็นทางการ และมีแนวโน้มว่าจะมีการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยขึ้นในอนาคต เหตุผลที่จะจัดตั้งการปิโตรเลียมขึ้นเพื่อรวบรวมธุรกิจปิโตรเลียม ซึ่งรวมทั้งการสำรวจ การพัฒนา ผลิต จัดหา กลั่น สะสมสำรอง เก็บรักษา นำเข้า ส่งออก ขนส่ง ขี้อขาย และจำหน่ายปิโตรเลียม ตลอดจนประกอบอุตสาหกรรมเคมีปิโตรเลียม ให้อยู่ภายใต้การดำเนินงานของหน่วยงานนี้ แทนที่จะกระจัดกระจายกันอยู่อย่างในปัจจุบัน

ซึ่งถ้ามีการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยขึ้นมาจริง ๆ การดำเนินงานในหน่วยงานนี้ควรจะมีเจ้าหน้าที่ที่มีความชำนาญและมีประสบการณ์ในงานสูงทุกระดับ และลักษณะการดำเนินงานนั้นจะต้องดำเนินงานอย่างคล่องตัวสูง มีกฎระเบียบซึ่งเอื้อประโยชน์ต่อระบบการบริหารงาน ในการดำเนินงานนั้นจำเป็นต้องอาศัยการตัดสินใจที่รวดเร็วในบางครั้ง เพราะเป็นงานที่ต้องแข่งกับเวลาและธุรกิจเอกชน ถ้าหากต้องอิงระบบราชการแล้วการดำเนินงานอาจก่อให้เกิดความล่าช้าและเสียหายได้

อีกประเด็นหนึ่งที่นำมาพิจารณาคือนโยบายของรัฐบาล ถ้าหากต้องเปลี่ยนรัฐบาลบ่อยครั้งแล้วนโยบายของรัฐบาลอาจจะไม่แน่นอน การบริหารงานของการปิโตรเลียมอาจจะได้ผลไม่เท่าที่ควรได้

นอกจากนี้ยังมีนโยบายอื่น ๆ เช่น การปรับปรุงความสัมพันธ์ของไทยกับประเทศกลุ่มอาหรับ และกระจายการซื้อน้ำมันไปยังแหล่งผลิตต่าง ๆ ให้มากขึ้นอีก เช่นจากอินโดนีเซีย จีน เป็นต้น

การขอความร่วมมือจากประชาชนให้ช่วยกันประหยัดไฟฟ้าและการใช้น้ำมันลงให้มากที่สุด ทั้งนี้รัฐบาลจะต้องกระทำเป็นตัวอย่างที่ดีของประชาชน เพื่อเขาจะได้มีกำลังใจในการปฏิบัติ และร่วมมือกับรัฐบาลด้วยความเต็มใจ

ตารางที่ ๑
Demand น้ำมันของประเทศไทย

	การใช้น้ำมันในอดีต			ประมาณการ		
	๒๕๐๘	๒๕๑๒	๒๕๑๓	๒๕๑๔	๒๕๑๕	๒๕๑๖
น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน	๓๓.๔๖	๔๔.๒๓	๔๓.๓๔	๔๔.๓๒	๔๑.๔๐	๔๓.๔๔
พลังงานแต่ละปริมาณ	๔.๓๑	๖.๐๘	๓.๕	๓.๖	๑๑.๔๐	๔.๕๖
ถ่านหิน	๑.๕๔	๒.๓๓	๒.๖๘	๒.๕๘	๒.๔๘	๒.๓๘
ถ่านไม้และฟืน	๔.๖๓	๑.๘๘	๑.๖๘	๑.๔๔	๑.๒๔	๐.๘๔
แก๊สและอื่น ๆ	๖.๖๖	๕.๐๘	๔.๘๐	๔.๐๖	๓.๔๘	๒.๓๘

หมายเหตุ : ตั้งแต่ปี ๒๕๑๔ - ๒๕๓๓ เป็นตัวเลขประมาณการ
ที่มา : ร.อ.ชาญชัย ชาญชัยศึก น้ำมัน
วารสารกลีกรไทย ปีที่ ๔ ฉบับที่ ๑
เมษายน - มิถุนายน ๑๔

ตารางที่ ๒ สิ้นค้าเข้าประเภทน้ำมัน และการซากอุตสาหกรรม

หน่วย : ล้านบาท

ปี	มูลค่าสินค้าเข้าประเภท น้ำมันและน้ำมันหล่อลื่น	มูลค่าสินค้าเข้าทั้งหมด	มูลค่าสินค้าเข้าประเภท น้ำมันคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ของ มูลค่าสินค้าเข้าทั้งหมด	การซากอุตสาหกรรม
๒๕๐๖	๑,๒๒๑	๑๒,๘๐๓	๙.๕๔	๓,๑๒๓
๒๕๐๗	๑,๔๕๘	๑๔,๒๕๓	๑๐.๒๓	๑,๔๑๔
๒๕๐๘	๑,๓๕๓	๑๕,๔๓๓	๘.๗๗	๒,๔๔๒
๒๕๐๙	๑,๘๗๓	๑๘,๘๐๔	๑๐.๑๒	๔,๔๐๕
๒๕๑๐	๑,๕๘๘	๒๒,๑๘๘	๗.๑๖	๘,๐๒๒
๒๕๑๑	๑,๙๙๕	๒๔,๑๐๓	๘.๒๘	๑๐,๔๒๔
๒๕๑๒	๑,๘๒๙	๒๕,๙๖๖	๗.๐๔	๑๑,๒๕๓
๒๕๑๓	๒,๓๒๙	๒๗,๐๐๙	๘.๖๒	๑๒,๒๓๓
๒๕๑๔	๒,๗๒๑	๒๖,๗๙๔	๑๐.๑๖	๙,๕๑๙
๒๕๑๕	๓,๑๑๖	๓๐,๘๗๕	๑๐.๐๙	๘,๓๘๔
๒๕๑๖	๔,๖๖๑	๔๒,๑๘๔	๑๑.๐๕	๙,๙๕๘
๒๕๑๗	๑๒,๕๗๑	๖๔,๐๔๔	๑๙.๖๓	๑๔,๒๔๕
๒๕๑๘	๑๔,๒๓๓	๖๖,๘๓๕	๒๑.๓๐	๒๑,๘๒๘
๒๕๑๙ ก.	๑๖,๖๗๘	๗๒,๘๗๗	๒๒.๘๙	๑๒,๐๘๐

ก. ตัวเลขเบื้องต้น

ที่มา : รายงานเศรษฐกิจรายเดือน ธนาคารแห่งประเทศไทย พฤศจิกายน ๒๕๒๐

ตารางที่ ๓

Table A

The Oil Consumption Forecast Classified by Economic Sectors

(High Level Forecast)

Unit : Million Litres

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
<u>Agriculture</u>										
Gasoline	0.4	0.5	0.5	0.6	0.7	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1
Diesel Oil	1,064.7	1,150.5	1,243.2	1,324.0	1,410.1	1,501.7	1,593.3	1,703.2	1,813.9	1,931.8
Fuel Oil	3.3	3.9	4.5	5.6	5.9	6.8	7.7	8.8	10.0	11.4
<u>Construction</u>										
Gasoline	2.3	2.5	2.8	3.1	3.4	3.8	4.2	4.9	5.3	5.9
Diesel Oil	121.0	133.4	147.0	159.1	172.2	186.4	201.8	218.4	236.4	255.9
Fuel Oil	12.6	14.7	17.3	19.7	22.5	25.7	29.3	33.4	38.1	43.5
<u>Industry</u>										
Gasoline	13.4	15.0	17.0	18.7	20.5	22.6	24.8	27.3	30.0	33.0
Diesel Oil	200.1	218.8	239.3	257.4	276.8	297.7	320.2	344.4	370.4	398.4
Fuel Oil	1,675.9	1,866.1	2,177.9	2,268.0	2,475.5	2,702.0	2,949.2	3,219.1	3,513.6	3,875.1

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
<u>Electricity</u>										
Gasoline	6.9	7.0	7.2	7.4	65.2	7.7	7.9	8.1	8.2	8.4
Diesel Oil	75.1	72.8	69.8	67.5	65.2	63.0	60.9	58.9	56.9	55.0
Fuel Oil	1,273.4	1,389.4	1,516.0	1,627.4	1,747.1	1,875.4	2,013.2	2,161.2	2,320.0	2,490.5
<u>Communication and Transportation</u>										
Gasoline	1,353.5	1,561.9	1,719.9	1,880.9	2,069.0	2,275.5	2,503.5	2,753.9	3,029.3	3,332.2
Diesel Oil	1,803.7	2,050.8	2,331.8	2,589.5	2,875.6	3,193.4	3,546.5	3,538.2	4,375.4	4,856.7
Fuel Oil	120.8	147.8	180.9	213.6	252.1	297.6	351.3	414.7	489.6	578.0
Aviation Oil	768	819	895	966	1,043	1,151	1,243	1,342	1,449	1,565
<u>Others</u>										
Gasoline	100.4	112.8	126.7	139.3	153.2	168.4	185.2	203.6	223.9	240.2
Diesel Oil	120.6	136.2	153.8	169.8	197.5	207.0	288.5	252.3	278.5	307.5
Fuel Oil	28.7	30.1	31.6	32.9	34.2	35.6	37.0	38.5	40.0	41.6
Kerosene	262	288	319	353	391	433	479	530	587	650
L.P.G.	171	200	229	263	304	344	390	441	497	558

Source: NEA, Oil Statistics in Thailand, (Unpublished paper)

๓๗๗๓ 4 Table B

The Oil Consumption Forecast Classified by Economic Sectors

(Media Level Forecast)

Unit : Million Litres

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
<u>Agriculture</u>										
Gasoline	0.4	0.5	0.5	0.6	0.6	0.7	0.8	0.8	0.9	1.0
Diesel Oil	1,049.3	1,117.5	1,190.5	1,259.7	1,333.4	1,411.4	1,494.0	1,581.4	1,673.9	1,771.8
Fuel Oil	3.2	3.6	4.1	4.7	5.8	5.9	6.7	7.5	8.5	9.6
<u>Construction</u>										
Gasoline	2.2	2.4	2.7	2.9	3.2	3.4	3.2	4.1	4.5	4.9
Diesel Oil	118.9	128.7	139.3	149.6	160.7	172.6	185.4	199.2	214.0	229.9
Fuel Oil	12.2	13.9	15.9	17.8	20.1	22.7	25.6	28.8	72.4	36.5
<u>Industry</u>										
Gasoline	12.9	14.1	15.6	17.0	1.5	20.1	21.9	23.9	26.0	29.3
Diesel Oil	196.8	211.7	227.6	244.8	261.4	279.2	298.2	318.5	340.2	363.3
Fuel Oil	1,642.8	1,793.1	1,957.2	2,118.5	2,293.1	2,482.1	2,686.6	2,908.0	3,147.6	3,407.0

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
<u>Electricity</u>										
Gasoline	6.2	6.4	6.5	6.6	6.8	6.9	7.0	7.2	7.3	7.4
Diesel Oil	77.4	75.6	73.8	72.3	70.8	69.4	68.0	66.6	65.3	6.0
Fuel Oil	1,252.9	1,345.0	1,443.9	1,539.5	1,641.4	1,750.1	1,866.0	1,989.5	2,121.2	2,261.6
<u>Communication and Transportation</u>										
Gasoline	1,321.3	1,453.4	1,598.7	1,742.6	1,899.4	2,070.3	2,256.6	2,459.7	2,681.1	2,922.4
Diesel Oil	1,761.7	1,956.4	2,172.6	2,388.8	2,626.5	2,887.8	3,175.1	3,491.0	3,838.4	4,220.3
Fuel Oil	116.5	137.6	162.4	188.8	219.5	255.1	296.6	344.8	700.8	465.9
Aviation Oil	768.0	829.0	895.0	966.0	1,043.0	1,181.0	1,243.0	1,342.0	1,449.0	1,565.0
<u>Others</u>										
Gasoline	102.1	112.3	123.5	134.5	146.6	159.7	144.0	189.6	206.6	225.1
Diesel Oil	117.9	130.2	143.7	157.2	171.9	188.0	205.6	224.8	245.8	268.8
Fuel Oil	28.4	29.5	30.7	31.8	33.0	34.2	35.4	36.7	38.0	39.4
Kerosene	262	288	319	353	391	433	429	530	587	650
L.P.G.	173	200	229	263	304	244	390	441	497	558

Source: NEA, Oil Statistics in Thailand, (Unpublished paper)

The Oil Consumption Forecast Classified by Economic Sectors

(Low-Level Forecast)

Unit : Million Litres

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
<u>Agriculture</u>										
Gasoline	0.4	0.5	0.5	0.6	0.6	0.7	0.7	0.8	0.8	0.9
Diesel Oil	1,042.9	1,103.9	1,168.5	1,229.3	1,293.2	1,360.4	1,431.1	1,505.5	1,582.8	1,666.2
Fuel Oil	3.2	3.6	4.0	4.5	5.0	5.5	6.1	6.8	7.6	8.4
<u>Construction</u>										
Gasoline	2.2	2.4	2.6	2.8	3.0	3.3	3.5	3.8	4.1	4.4
Diesel Oil	117.8	126.7	136.1	145.1	154.7	164.9	175.9	187.4	199.8	213.0
Fuel Oil	12.0	12.6	14.2	15.8	17.6	19.6	21.8	24.2	26.9	30.0
<u>Industry</u>										
Gasoline	12.7	13.9	15.1	16.3	17.6	19.0	20.5	22.2	23.9	25.8
Diesel Oil	195.4	208.7	222.9	236.4	250.7	265.8	281.9	298.9	317	336.1
Fuel Oil	1,629.1	1,763.3	1,908.6	2,048.3	2,198.2	2,359.1	2,531.8	2,717.1	2,916.0	3,129.5
<u>Electricity</u>										
Gasoline	6.2	6.3	6.5	6.6	6.7	6.8	6.9	7.0	7.2	7.3
Diesel Oil	76.9	74.6	72.4	70.4	68.5	66.7	64.9	63.2	61.5	59.9
Fuel Oil	1,244.4	1,326.8	1,414.6	1,497.8	1,594.9	1,679.2	1,778.0	1,882.5	1,993.2	2,110.4

Continue 5

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
<u>Communication and Transportation</u>										
Gasoline	1,312.6	1,430.7	1,559.5	1,684.3	1,819.0	1,964.5	2,101.7	2,291.4	2,474.7	2,672.7
Diesel Oil	1,744.1	1,917.5	2,108.1	2,317.6	2,572.5	2,445.5	2,988.2	3,252.4	3,539.4	3,852.8
Fuel Oil	114.7	133.4	154.1	177.5	203.1	232.4	265.9	304.4	348.3	398.6
Aviation Oil	768	829	895	966	1,043	1,151	1,243	1,342	1,449	1,565
<u>Others</u>										
Gasoline	101.2	110.3	120.1	129.7	140	151.2	163.2	176.2	190.2	205.4
Diesel Oil	116.9	127.8	139.8	151.4	164	177.6	192.4	208.4	225.7	244.5
Fuel Oil	28.3	28.3	30.4	31.3	32.3	33.4	34.4	35.5	36.7	37.8
Kerosene	262	288	319	353	391	433	479	530	587	650
L.P.G.	173	200	229	263	304	344	390	441	497	558

Source : NEA, Oil Statistics in Thailand (Unpublished Paper)

ตารางที่ ๒ ผลผลิตของน้ำมันดิบของโลกตั้งแต่ปี ๒๕๑๓-๒๐ (ผลผลิตของกลุ่มประเทศโอเปค)

๑,๐๐๐ บาเรล/วัน

ประเทศ	๒๕๑๓	๒๕๑๔	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๗	๒๕๑๘	๒๕๑๙	๒๕๒๐
ตะวันออกกลาง								
ซาอุดีอาระเบีย	๓,๗๙๗.๖	๔,๗๐๐.๑	๖,๐๑๖.๗	๗,๕๗๙.๗	๘,๔๘๒.๘	๗,๐๗๕.๔	๙,๑๘๗.๗	
อิหร่าน	๓,๘๔๔.๘	๔,๕๖๖.๑	๕,๐๔๙.๕	๕,๘๙๖.๕	๖,๐๕๕.๘	๕,๓๕๐.๑	๖,๖๒๙.๘	
คูเวต	๒,๙๘๙.๓	๓,๑๙๗.๗	๓,๒๘๖.๘	๓,๐๒๒.๔	๒,๕๔๘.๔	๒,๐๘๔.๒	๓,๓๓๓.๒	
อิรัก	๑,๕๕๘.๔	๑,๗๐๖.๕	๑,๔๕๔.๕	๑,๙๖๖.๑	๑,๘๗๑.๐	๒,๒๖๑.๗	๓,๐๐๐.๐	
ยูไนเต็ดอาระเบียเอมิเรต	๗๗๖.๗	๑,๐๕๙.๔	๑,๒๐๗.๓	๑,๕๒๒.๒	๑,๖๘๓.๑	๑,๗๖๓.๓	๒,๐๐๙.๓	
กาตาร์	๓๖๑.๒	๔๓๐.๒	๔๘๒.๔	๕๐๗.๓	๕๑๘.๖	๔๓๗.๖	๔๙๙.๖	
รวม	๑๓,๓๒๗.๙	๑๕,๗๒๙.๗	๑๗,๔๙๙.๖	๒๐,๕๗๗.๒	๒๑,๑๕๙.๗	๑๘,๘๗๒.๓	๒๔,๖๕๙.๙	
กลุ่มประเทศอ่าวและตะวันออกไกล								
ไนจีเรีย	๑,๐๘๓.๐	๑,๕๓๑.๐	๑,๘๑๗.๑	๒,๐๕๙.๖	๒,๒๗๕.๐	๑,๗๘๓.๒	๒,๒๐๐.๐	
ลิเบีย	๓,๓๒๑.๓	๒,๗๖๑.๙	๒,๒๑๙.๗	๒,๒๘๕.๓	๑,๙๙๐.๐	๑,๙๗๙.๘	๒,๐๙๙.๙	
แอลจีเรีย	๑,๐๐๘.๐	๗๗๕.๐	๑,๐๖๙.๐	๑,๐๙๐.๓	๑,๐๕๕.๐	๑,๐๒๐.๓	๑,๑๐๐.๐	
กาบอง	๑๘๐.๐	๑๑๕.๐	๑๒๖.๐	๑๕๐.๘	๑๘๐.๐	๒๒๓.๐	๒๒๕.๐	
กินีเนีย	๘๕๓.๐	๘๘๙.๐	๑,๐๖๐.๐	๑,๓๒๙.๐	๑,๒๒๕.๕	๑,๓๐๖.๕	๑,๕๘๓.๓	
ประเทศทางตะวันตก								
เวเนซุเอลา	๓,๗๐๘.๐	๓,๕๔๙.๑	๓,๒๑๙.๙	๓,๓๖๖.๐	๒,๙๗๒.๖	๒,๓๖๖.๒	๒,๓๘๗.๖	
อิกเวออร์	๔.๐	๔.๐	๗๙.๐	๒๑๘.๒	๑๑๕.๐	๑๖๐.๙	๒๐๗.๑	
รวม	๑๐,๐๘๕.๓	๙,๖๒๕.๐	๙,๕๘๐.๗	๑๐,๓๘๘.๙	๙,๕๕๒.๖	๘,๓๑๙.๙	๙,๗๕๒.๙	
รวมทั้งสิ้น	๒๓,๔๑๓.๒	๒๕,๓๕๔.๗	๒๗,๐๗๖.๓	๓๐,๙๖๖.๑	๓๐,๗๑๒.๓	๒๗,๑๙๒.๒	๓๔,๔๑๒.๕	

ที่มา: (๑) ส่วนวิจัยเศรษฐกิจธนาคารกรุงเทพ จำกัด "วิกฤตการณ์น้ำมัน"

(๒) หน่วยงานอุตสาหกรรม ฝ่ายวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย "ภาวะอุตสาหกรรมในรอบปี พ.ศ.๒๕๑๗"

ตารางที่ ๗ ผลผลิตน้ำมันของโลกเสรี

๑,๐๐๐ บาร์เรล/วัน

ประเทศ	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๗	๒๕๑๘	๒๕๑๙	๒๕๒๐
อเมริกาเหนือ						
สหรัฐอเมริกา	๔,๔๕๑	๔,๑๘๗	๔,๘๑๒	๔,๓๖๑	๔,๑๑๔	
แคนาดา	๑,๕๓๕	๑,๗๙๗	๑,๖๙๐	๑,๕๒๖	๑,๓๒๐	
รวม	๑๐,๙๘๖	๑๐,๙๘๔	๑๐,๕๐๒	๕,๘๘๗	๕,๔๓๔	
อเมริกาใต้						
อาเจนตินา	๔๓๓	๕๒๐	๔๑๓	๓๘๘	๓๙๑	
โบลิเวีย	๔๔	๔๓	๔๙	๔๑	๔๐	
บราซิล	๑๖๕	๑๖๖	๑๗๙	๑๗๔	๑๗๑	
ชิลี	๓๔	๓๒	๒๙	๒๕	๒๔	
โคลัมเบีย	๑๙๘	๑๙๕	๑๙๓	๑๕๙	๑๔๗	
เอกวาดอร์	๗๙	๒๑๘	๑๕๓	๑๖๐	๑๘๗	
เม็กซิโก	๔๔๑	๔๖๕	๕๕๑	๗๐๕	๘๓๑	
เปรู	๖๗	๗๑	๗๖	๗๓	๗๕	
เวเนซุเอลา	๑๕๒	๑๖๖	๑๗๘	๒๑๕	๒๒๔	
รวม	๓,๒๒๐	๓,๓๖๖	๒,๙๗๖	๒,๓๔๕	๒,๒๙๐	
รวม	๔,๘๒๒	๕,๑๕๐	๔,๗๗๘	๔,๒๓๒	๔,๓๘๑	

ตารางที่ ๗ ผลผลิตน้ำมันของโลกเสรี

๑,๐๐๐ บาร์เรล/วัน

ประเทศ	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๗	๒๕๑๘	๒๕๑๙	๒๕๒๐
อเมริกาเหนือ						
สหรัฐอเมริกา	๕,๕๕๑	๕,๑๘๗	๘,๘๑๒	๘,๓๖๑	๘,๑๑๔	
แคนาดา	๑,๕๓๕	๑,๗๕๗	๑,๖๙๐	๑,๕๒๖	๑,๓๒๐	
รวม	๑๐,๕๘๖	๑๐,๙๔๔	๑๐,๕๐๒	๙,๘๘๗	๙,๔๓๔	
อเมริกาใต้						
อาเจนตินา	๔๓๓	๕๒๐	๔๑๓	๓๘๘	๓๙๑	
โบลิเวีย	๔๔	๔๗	๔๕	๔๑	๔๐	
บราซิล	๑๖๕	๑๖๖	๑๗๕	๑๗๔	๑๗๑	
ชิลี	๓๔	๓๒	๒๙	๒๕	๒๔	
โคลัมเบีย	๑๕๘	๑๕๕	๑๕๓	๑๕๕	๑๔๗	
เอกวาดอร์	๗๙	๒๑๘	๑๕๓	๑๖๐	๑๘๗	
เม็กซิโก	๔๔๑	๔๖๕	๕๕๑	๗๐๕	๘๓๑	
เปรู	๖๗	๗๑	๗๖	๗๓	๗๕	
ตรินิแดด	๑๔๒	๑๖๖	๑๗๘	๒๑๕	๒๒๔	
เวเนซุเอลา	๓,๒๒๐	๓,๓๖๖	๒,๙๗๖	๒,๓๔๕	๒,๒๙๐	
รวม	๕,๘๒๒	๕,๑๔๖	๕,๗๗๘	๕,๒๘๖	๕,๓๘๑	

แอฟริกาใต้					
แอลจีเรีย	๑,๐๖๔	๑,๐๙๐	๙๘๖	๙๕๐	๑,๐๕๐
อียิปต์	๑๑๒	๑๖๓	๑๔๔	๒๓๐	๓๒๘
ลิเบีย	๓,๒๑๕	๒,๑๘๘	๑,๔๙๑	๑,๔๓๘	๑,๙๐๖
โมร็อกโก	๑	๑	๑	๑	๑
ตูนิเซีย	๘๓	๘๒	๘๘	๙๕	๗๓
รวม	๓,๕๓๕	๓,๕๒๘	๒,๗๑๐	๒,๗๕๔	๓,๓๕๘
แอฟริกาตะวันตก					
อังกิลา	๑๒	๑๓	๒๐	๒๓	๑๕
คาบิเนกา	๑๒๘	๑๔๕	๑๔๙	๑๓๙	๙๓
คองโก	๓	๔๒	๓๒	๓๘	๓๙
กาบอง	๑๒๖	๑๕๑	๑๗๓	๒๐๔	๒๑๔
ไนจีเรีย	๑,๘๑๓	๒,๐๕๖	๒,๒๕๖	๑,๗๘๓	๒,๐๕๐
รวม	๒,๐๙๐	๒,๔๑๑	๒,๖๓๔	๒,๑๙๕	๒,๔๑๑
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้					
พม่า	๑๙	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
อินเดี	๑๕๑	๑๔๓	๑๔๙	๑๖๓	๑๗๕
ญี่ปุ่น	๑๕	๑๔	๑๕	๑๒	๑๒
ปากีสถาน	๙	๙	๙	๖	๗
ไต้หวัน	๒	๒	๓	๕	๕
รวม	๑๙๖	๑๙๘	๑๙๖	๒๑๐	๒๑๙

ประเทศ	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๗	๒๕๑๘	๒๕๑๙	๒๕๒๐
ยุโรป						
ออสเตรเลีย	๔๓	๔๙	๔๖	๔๐	๓๖	
เคนมาร์ค	๔	๔	๓	๓	๓	
ฝรั่งเศส	๓๐	๒๖	๒๓	๒๐	๒๐	
เยอรมัน	๑๓๘	๑๒๙	๑๒๑	๑๑๒	๑๑๐	
อิตาลี	๒๑	๑๙	๑๙	๑๙	๒๐	
เนเธอร์แลนด์	๓๑	๒๙	๓๐	๓๐	๓๑	
นอร์เวย์	๓๓	๓๒	๓๕	๑๘๙	๒๓๙	
สเปน	๓	๑๕	๓๓	๓๖	๔๐	
สหราชอาณาจักร	๒	๒	๒	๑๒	๒๔๕	
ยูโกสลาเวีย	๖๕	๖๓	๖๓	๓๕	๓๐	
รวม	๓๓๔	๓๓๒	๓๘๒	๕๓๘	๘๕๔	
ตะวันออกกลางอาณานิคม	๑,๐๕๔	๑,๐๘๒	๑,๔๑๔	๑,๔๐๓	๑,๕๙๐	
บาห์เรน	๓๐	๖๘	๖๓	๖๑	๕๘	
คูไบ	๑๕๓	๒๒๐	๒๒๒	๒๕๔	๓๑๓	
อิหร่าน	๕,๐๒๑	๕,๘๖๐	๖,๐๒๑	๕,๓๕๐	๕,๘๘๓	
อิรัก	๑,๔๔๖	๑,๙๕๔	๑,๘๕๐	๒,๒๔๐	๒,๑๕๙	
คูเวต	๓,๒๘๓	๓,๐๒๒	๒,๕๔๓	๒,๐๘๔	๒,๑๕๑	
โอมาน	๒๘๒	๒๙๓	๒๙๐	๓๒๒	๓๖๖	

ประเทศ	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๗	๒๕๑๘	๒๕๑๙	๒๕๒๐
กาตาร์	๔๘๒	๕๓๐	๕๑๘	๔๔๑	๔๘๗	
ซาอุดีอาระเบีย	๖,๐๑๕	๗,๖๐๐	๘,๔๗๙	๗,๐๗๗	๘,๕๘๐	
จอร์แดน	—	—	๒๓	๓๘	๓๗	
			๒๑,๔๗๓	๑๙,๒๙๐	๒๑,๖๒๔	
เม็กซิโก						
อิสราเอล	๑๐๘	๘๘	๑๐๐	๗๕	๑	
ซีเรีย	๑๒๐	๑๐๕	๑๓๒	๑๗๕	๑๗๕	
ตุรกี	๖๕	๖๗	๖๕	๖๐	๖๙	
รวม	๒๙๓	๒๖๐	๒๙๗	๓๑๐	๒๔๕	
หมู่เกาะในแปซิฟิก						
ออสเตรเลีย	๓๔๑	๓๖๙	๓๘๙	๔๐๙	๔๒๖	
บอร์เนียวเหนือ	๒๗๖	๓๒๐	๓๒๘	๒๖๙	๓๖๑	
อินโดนีเซีย	๑,๐๖๐	๑,๓๓๙	๑,๓๙๓	๑,๓๑๓	๑,๕๐๕	
รวม	๑,๖๗๗	๒,๐๒๘	๒,๑๑๐	๑,๙๙๑	๒,๒๙๒	
ยอดประเทศเสรี						
ไม่รวมสหรัฐอเมริกา	๓๒,๓๖๙	๓๖,๖๒๓	๓๕,๒๔๘	๓๓,๐๐๐	๓๖,๗๒๑	
รวมสหรัฐอเมริกา	๔๑,๘๒๐	๔๕,๘๑๐	๔๕,๐๖๐	๔๑,๓๖๐	๔๔,๘๓๕	

ตารางที่ ๒ ผลผลิตน้ำมันของประเทศคอมมิวนิสต์

เมตริกตัน

ประเทศ	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๗	๒๕๑๘ (๑)	๒๕๑๘	๒๕๑๙	๒๕๒๐
โซเวียตและยุโรปตะวันออก							
โซเวียต	๓๙๔,๐๐๐	๔๒๑,๐๐๐	๒๒๔,๔๔๐	๔๔๘,๘๐๘	๔๘๙,๘๐๐	๕๕๙,๐๐๐	
รומานี	๑๔,๑๒๘	๑๔,๒๐๐	๓,๑๐๐	๑๕๒,๐๐๐	๑๔,๖๓๗	๑๔,๕๖๐	
ยูโกสลาเวีย	๓,๑๙๘	๓,๕๐๐	๑,๓๐๘	๓,๔๐๐	๓,๖๙๑	๓,๔๕๘	
อัลบาเนีย	๑,๔๐๐	๒,๑๐๐	๑,๑๐๐	๒,๓๐๐	๒,๓๑๐	๒,๒๐๐	
ฮังการี	๑,๙๓๓	๒,๐๐๐	๑,๐๐๐	๒,๐๐๐	๒,๐๐๕	๑,๙๙๖	
โปแลนด์	๓๔๘	๓๕๐	๑๕๐	๓๐๐	๕๕๓	๕๕๐	
เยอรมันตะวันออก	๒๐๐	๒๐๐	๑๐๐	๒๐๐	๒๐๐	๒๐๐	
มอลดาเวีย	๒๔๘	๒๐๐	๘๐	๑๖๐	๑๒๐	๑๔๔	
เชคโกสโลวาเกีย	๑๙๘	๑๘๐	๘๐	๑๖๐	๑๕๒	๑๔๘	
รวม	๔๑๖,๑๙๓	๔๔๓,๓๑๐	๒๓๕,๓๑๐	๙๓๑,๕๒๐	๕๑๓,๔๕๘	๕๘๒,๑๕๖	
จีนคอมมิวนิสต์	๒๙,๕๐๘	๕๐,๐๐๐	๒๖,๓๐๐	๕๓,๔๐๐	๓๓,๐๐๐	๖๔,๐๐๐	
รวมจีนคอมมิวนิสต์	๔๔๕,๖๙๓	๔๙๓,๓๑๐	๒๖๑,๖๑๐	๙๘๔,๙๒๐			
รวมทั้งสิ้นของโลก	๒,๕๙๕,๐๖๐	๒,๘๓๒,๓๖๖	๒,๔๔๑,๐๒๘	๒,๓๓๓,๘๒๐	๒,๖๔๔,๐๖๐	๒,๓๔๕,๑๓๙	

(๑) คำนวณเป็น ๒ เท่าตัวเลข ๖ เกือบแรก

ตารางที่ ๕ ความต้องการผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมของโลก

หน่วย : ๑,๐๐๐ บาเรล/วัน

	เบนซิน		แก๊ส		ก๊าก		ก๊าด		น้ำมันเตา		รวม	
	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๕	๒๕๑๖
ประเทศอุตสาหกรรม												
อเมริกา	๖,๓๕๑	๗,๐๒๓	๑๕๕	๑๕๖	๑,๐๓๘	๑,๐๔๘	๒,๘๘๖	๓,๐๖๒	๒,๓๐๙	๒,๕๕๖	๑๕,๕๐๓	๑๖,๓๓๕
แคนาดา	๕๕๔	๖๑๕	๓๔	๓๔	๖๘	๖๒	๔๓๕	๔๔๔	๒๓๒	๓๐๒	๑,๕๕๔	๑,๖๐๑
ยุโรปตะวันตก	๒,๑๓๙	๒,๒๓๙	๑,๒๙๓	๕๑๔	๕๔๑	๕,๑๘๑	๕,๑๘๑	๕,๓๑๙	๕,๐๓๓	๕,๒๓๒	๑๓,๐๑๐	๑๓,๘๖๐
ออสเตรเลีย	๒๔๔	๒๘๓	๒๓	๒๔	๕๔	๖๐	๑๒๒	๑๓๗	๑๒๕	๑๔๔	๖๐๘	๖๓๒
ญี่ปุ่น	๕๖๒	๕๑๐	๕๓๐	๖๑๘	๓๓๕	๔๑๒	๕๑๒	๖๑๙	๒,๐๑๙	๒,๓๑๖	๕,๒๓๘	๕,๙๓๙
รวม	๑๐,๑๕๐	๑๐,๖๙๐	๑,๘๙๔	๒,๑๒๓	๒,๐๐๙	๒,๑๒๔	๘,๑๖๖	๘,๗๘๑	๘,๗๕๖	๙,๕๕๐	๓๔,๘๙๓	๓๗,๕๒๗
ประเทศที่ไม่เป็นอุตสาหกรรม												
ลาตินอเมริกา	๘๒๙	๙๐๕	๘๑	๑๐๘	๒๑๓	๒๓๓	๕๒๓	๕๘๗	๓๑๔	๓๙๓	๒,๖๓๘	๒,๙๒๘
แอฟริกาและตะวันออกกลาง	๓๒๑	๓๔๓	๒๐	๒๒	๒๒๑	๒๔๑	๓๓๑	๔๐๗	๓๒๖	๓๕๘	๑,๓๕๙	๑,๔๘๔
ประเทศในภาคพื้นอินเดีย	๖๖	๖๘	๓๒	๓๖	๑๓๗	๑๓๙	๑๖๙	๑๘๕	๑๒๔	๑๒๙	๕๘๑	๖๑๑
ประเทศอื่น ๆ ในเอเชีย	๒๕๒	๒๓๑	๑๕	๑๙	๑๔๗	๑๕๖	๒๕๘	๒๓๑	๔๑๔	๔๓๑	๑,๑๓๕	๑,๒๐๗
รวม	๑,๔๖๖	๑,๕๕๑	๑๔๘	๑๘๕	๓๑๘	๓๖๙	๑,๓๒๑	๑,๔๔๐	๑,๑๗๘	๑,๑๙๑	๕,๑๓๓	๖,๒๓๐
รวม Island Trade	๑๑,๖๓๖	๑๒,๒๔๑	๒,๐๔๘	๒,๓๑๐	๒,๓๒๗	๒,๔๙๒	๙,๔๘๐	๑๐,๒๒๑	๑๐,๓๓๖	๑๑,๓๐๑	๔๐,๖๕๐	๔๓,๗๕๗
Ocean Bunker	—	—	—	—	—	—	๓๓๘	๓๙๖	๒,๑๐๓	๒,๒๓๒	๒,๔๘๓	๒,๖๖๘
รวมทั้งสิ้น	๑๑,๖๓๖	๑๒,๒๔๑	๒,๐๔๘	๒,๓๑๐	๒,๓๒๗	๒,๔๙๒	๙,๘๑๘	๑๐,๖๑๗	๑๒,๔๓๙	๑๓,๕๓๓	๔๓,๑๓๓	๔๖,๔๒๕
คิดเป็นร้อยละ	๒๗.๐	๒๖.๔	๔.๗	๕.๐	๖.๓	๖.๔	๒๒.๘	๒๒.๙	๒๘.๘	๒๙.๒	๑๐๐	๑๐๐

หมายเหตุ ไม่รวมโซเวียต

ที่มา: หน่วยงานอุตสาหกรรม ฝ่ายวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย "ภาวะอุตสาหกรรมน้ำมันในรอบปี พ.ศ. ๒๕๑๗"

ตารางที่ ๔ ความต้องการผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมของโลก

หน่วย : ๑,๐๐๐ บาเรล/วัน

	เบนซิน		แก๊ส		ก๊าก		ก๊เซล		น้ำมันเตา		รวม	
	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๕	๒๕๑๖
ประเทศอุตสาหกรรม												
อเมริกา	๖,๗๕๑	๗,๐๒๓	๑๕๕	๑๕๖	๑,๐๓๘	๑,๐๔๘	๒,๘๕๖	๓,๐๖๒	๒,๓๐๙	๒,๕๕๖	๑๕,๕๐๓	๑๖,๓๓๕
แคนาดา	๕๕๔	๖๑๕	๓๔	๓๔	๖๘	๖๒	๔๓๕	๔๔๔	๒๗๒	๓๐๒	๑,๔๕๔	๑,๖๐๑
ยุโรปตะวันตก	๒,๑๓๙	๒,๒๗๙	๑,๒๙๓	๕๑๔	๕๕๑	๔,๑๘๑	๔,๑๘๑	๔,๓๑๙	๔,๐๓๓	๔,๒๓๒	๑๓,๐๑๐	๑๓,๙๖๐
ออสเตรเลีย	๒๔๔	๒๘๓	๒๓	๒๔	๕๔	๖๐	๑๒๒	๑๓๓	๑๒๕	๑๔๔	๖๐๘	๖๗๒
ญี่ปุ่น	๔๖๒	๕๑๐	๕๓๐	๖๑๘	๓๓๕	๔๑๒	๕๑๒	๖๑๙	๒,๐๑๙	๒,๓๑๖	๔,๒๓๘	๔,๙๓๙
รวม	๑๐,๑๕๐	๑๐,๖๙๐	๑,๘๙๔	๒,๑๒๓	๒,๐๐๙	๒,๑๒๔	๘,๑๖๖	๘,๓๘๑	๘,๗๕๖	๙,๕๕๐	๓๔,๘๙๓	๓๗,๕๒๗
ประเทศที่ไม่เป็นอุตสาหกรรม												
ลาตินอเมริกา	๘๒๙	๙๐๕	๘๑	๑๐๘	๒๑๓	๒๓๓	๕๒๓	๕๘๓	๓๑๔	๓๙๓	๒,๖๓๘	๒,๙๒๘
แอฟริกาและตะวันออกกลาง	๓๒๑	๓๔๓	๒๐	๒๒	๒๒๑	๒๔๑	๓๓๑	๔๐๓	๓๒๖	๓๕๘	๑,๓๕๙	๑,๔๘๔
ประเทศในภาคพื้นอินเดีย	๖๖	๖๘	๓๒	๓๖	๑๓๓	๑๓๙	๑๖๙	๑๘๕	๑๒๔	๑๒๙	๕๘๑	๖๑๑
ประเทศอื่น ๆ ในเอเชีย	๒๕๒	๒๓๑	๑๕	๑๙	๑๔๓	๑๕๖	๒๕๘	๒๓๑	๔๑๔	๔๓๑	๑,๑๓๕	๑,๒๐๓
รวม	๑,๔๖๖	๑,๕๕๑	๑๔๘	๑๘๕	๓๑๘	๓๖๙	๑,๓๒๑	๑,๔๔๐	๑,๕๓๘	๑,๗๕๑	๕,๗๓๓	๖,๒๒๐
รวม Island Trade	๑๑,๖๓๖	๑๒,๒๔๑	๒,๐๔๘	๒,๓๑๐	๒,๓๒๗	๒,๔๙๒	๙,๔๘๐	๑๐,๒๒๑	๑๐,๒๙๖	๑๑,๓๐๑	๔๐,๖๕๐	๔๓,๗๔๗
Ocean Bunker	—	—	—	—	—	—	๓๓๘	๓๙๖	๒,๑๐๓	๒,๒๓๒	๒,๔๔๓	๒,๖๖๘
รวมทั้งสิ้น	๑๑,๖๓๖	๑๒,๒๔๑	๒,๐๔๘	๒,๓๑๐	๒,๓๒๗	๒,๔๙๒	๙,๘๑๘	๑๐,๖๑๗	๑๒,๔๐๐	๑๓,๕๓๓	๔๓,๐๙๓	๔๖,๔๑๕
คิดเป็นร้อยละ	๒๓.๐	๒๖.๔	๔.๓	๕.๐	๖.๓	๖.๔	๒๒.๘	๒๒.๘	๒๔.๘	๒๙.๒	๑๐๐	๑๐๐

หมายเหตุ ไม่รวมโซเวียต

ที่มา: หน่วยงานอุตสาหกรรม ฝ่ายวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย "ภาวะอุตสาหกรรมน้ำมันในรอบปี พ.ศ. ๒๕๑๗"

ตารางที่ ๑๐
ปริมาณการผลิตน้ำมันดิบของโลก ระหว่างปี ๒๕๑๔-๒๕๒๐

หน่วย : ๑,๐๐๐ ล้าน

	๒๕๑๔	๒๕๑๕	๒๕๒๐
อเมริกาเหนือ	๕๔๓,๘๑๔	๕๒๕,๓๓๗	๕๓๕,๘๓๐
แถบคาริบเบียน	๑๔๑,๓๐๑	๑๓๗,๔๔๕	๑๓๕,๘๘๐
ลาตินอเมริกาอื่น ๆ	๘๕,๔๔๔	๘๔,๐๗๕	๘๖,๕๒๐
ตะวันออกกลาง	๔๘๐,๕๓๓	๑,๑๑๑,๑๗๖	๑,๑๐๕,๔๘๐
แอฟริกา	๒๓๑,๕๕๓	๒๖๔,๕๒๓	๒๗๔,๑๒๐
ยุโรปตะวันตก	๒๔,๑๘๐	๓๔,๑๓๓	๖๖,๘๑๐
ตะวันออกไกล	๑๐๔,๐๗๕	๑๒๔,๑๔๔	๑๓๔,๘๘๐
สหภาพโซเวียตและยุโรปตะวันออก	๕๑๓,๕๒๓	๕๔๓,๕๘๗	๕๗๕,๑๕๐
สาธารณรัฐประชาชนจีน	๗๗,๐๐๐	๘๗,๐๐๐	๙๕,๕๐๐
รวม	๒,๗๐๖,๔๑๒	๒,๙๒๕,๘๑๕	๓,๐๒๕,๐๗๐
ผลผลิตกลุ่มโอเปค	(๑,๓๔๔,๓๔๒)	(๑,๕๑๔,๓๒๗)	(๑,๕๒๔,๐๖๐)

ที่มา : Petroleum Economist, January 1978 P.6

ตารางที่ ๑๑ การผลิตน้ำมันในประเทศไทย

หน่วย : ลิตร

ชนิดของน้ำมัน	๒๕๑๔	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๗	๒๕๑๘	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑*
น้ำมันเบนซิน	๑,๒๔๔,๐๕๐,๔๔๔	๑,๔๔๔,๖๕๓,๓๔๔	๑,๓๐๖,๑๔๓,๔๐๙	๑,๕๓๘,๑๓๙,๓๖๒	๑,๓๒๙,๒๒๘,๓๔๔	๑,๔๔๒,๒๒๑,๕๑๓	๒,๑๓๙,๖๔๑,๓๕๑	๒๙๖,๕๒๖,๓๙๙
น้ำมันก๊าก	๑๓๒,๓๙๓,๒๓๒	๑๕๓,๘๖๘,๕๕๒	๒๑๕,๓๓๘,๖๒๖	๒๐๙,๓๑๐,๓๔๑	๒๔๐,๒๒๐,๕๔๙	๒๔๘,๓๐๙,๔๓๒	๒๕๔,๔๐๒,๐๔๔	๔๔,๕๑๙,๒๓๒
น้ำมันเครื่องบิน	๔๓๙,๕๔๙,๑๑๕	๖๓๒,๙๓๓,๒๒๖	๓๖๒,๔๔๖,๓๑๐	๖๓๘,๑๐๒,๐๔๒	๓๕๑,๔๔๕,๓๖๖	๔๑๘,๐๔๕,๐๙๘	๓๖๐,๙๖๔,๐๙๘	๒๒๐,๙๓๓,๔๔๑
น้ำมันดีเซล	๑,๓๑๕,๖๓๖,๓๕๖	๒,๐๓๓,๘๙๓,๑๔๓	๒,๒๔๕,๒๖๘,๕๙๑	๑,๙๖๓,๕๑๘,๓๕๕	๒,๑๙๙,๓๒๑,๑๔๒	๒,๕๓๓,๘๐๘,๕๓๓	๒,๘๑๖,๓๕๓,๖๓๔	๕๓๔,๕๙๓,๕๓๑
น้ำมันเตา	๑,๓๒๙,๐๔๖,๐๕๑	๒,๒๔๓,๓๕๐,๒๐๒	๒,๘๓๓,๒๙๐,๓๕๕	๒,๔๑๕,๐๖๖,๔๕๓	๒,๖๘๐,๖๕๓,๘๙๖	๒,๓๔๔,๙๓๙,๑๙๑	๒,๘๐๓,๐๑๘,๑๓๓	๙๙๓,๔๙๒,๑๔๖
รวม	๕,๓๔๑,๑๕๓,๖๔๘	๖,๖๐๓,๑๐๕,๙๑๑	๓,๘๐๓,๐๑๒,๐๙๑	๖,๘๐๔,๑๓๓,๘๓๓	๓,๖๔๑,๓๘๙,๓๔๑	๔,๔๑๓,๕๖๓,๘๕๑	๘,๓๓๔,๓๘๓,๓๐๘	๒,๙๓๓,๓๑๒,๓๘๙

ที่มา : กรมสรรพสามิต

* ประมาณการ (มกราคม-เมษายน)

ตารางการผลิตผลิตภัณฑ์น้ำมันในประเทศไทย

ชนิดของผลิตภัณฑ์	๒๕๑๖	๒๕๑๗	๒๕๑๘
ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ
น้ำมันเบนซิน	๒๑.๙	๒๒.๖	๒๒.๖
น้ำมันก๊าก	๒.๓	๓.๑	๓.๑
น้ำมันเครื่องบิน	๙.๘	๑๐.๐	๙.๘
น้ำมันดีเซล	๒๘.๘	๒๘.๘	๒๘.๘
น้ำมันเตา	๓๖.๘	๓๕.๕	๓๕.๑
รวม	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐

ที่มา : หน่วยอุตสาหกรรม ฝ่ายวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย

ตารางที่ ๑๒ ปริมาณการใช้น้ำมันของประเทศไทยปี ๒๕๑๖ - ๒๕๒๐

จำแนกตามภาคทางเศรษฐกิจ

หน่วย : ล้านลิตร

		การเกษตร	การก่อสร้าง	อุตสาหกรรม	สาขารูปโภค	การขนส่ง	การค้าและ บริการ	รวม
ปี ๒๕๑๖	น้ำมันเบนซิน	๐.๔	๒.๐	๑๑.๗	๖.๑	๑,๒๐๔.๒	๕๒.๔	๑,๓๑๗.๘
	น้ำมันดีเซล	๔๔๕.๓	๑๐๔.๔	๑๔๓.๐	๗๔.๓	๑,๕๔๖.๔	๑๐๖.๘	๓,๐๕๐.๖
	น้ำมันเตา	๒.๘	๑๐.๗	๑,๕๐๕.๑	๑,๑๖๗.๑	๔๘.๗	๒๗.๓	๒,๘๑๑.๗
	น้ำมันก๊าด	—	๐.๔	๔๘.๔	—	๒๐.๓	๑๓๖.๕	๒๐๖.๑
	รวม	๔๔๘.๕	๑๒๒.๕	๑,๗๐๘.๒	๑,๒๔๗.๕	๑,๕๗๙.๖	๓๒๓.๐	๕,๓๒๙.๓
ปี ๒๕๑๗	น้ำมันเบนซิน	๐.๔	๑.๔	๑๔.๘	๑๗.๖	๑,๒๕๖.๗	๓๔.๖	๑,๓๑๐.๐
	น้ำมันดีเซล	๑,๐๔๘.๒	๑๒๕.๕	๒๕๓.๔	๗๕.๑	๑,๒๕๒.๒	๔๐.๗	๒,๘๘๕.๖
	น้ำมันเตา	๗.๑	๕.๘	๑,๓๒๓.๓	๑,๑๕๖.๓	๘๘.๐	๕๔.๕	๒,๖๓๕.๐
	น้ำมันก๊าด	—	๐.๕	๕๖.๓	—	๒๓.๔	๑๕๗.๐	๒๓๗.๒
	รวม	๑,๐๕๕.๗	๑๓๓.๒	๑,๖๔๘.๓	๑,๒๕๙.๐	๑,๖๒๙.๓	๓๖๖.๘	๕,๐๓๓.๓
ปี ๒๕๑๘	น้ำมันเบนซิน	๐.๔	๒.๒	๑๔.๑	๑๖.๒	๑,๒๘๓.๑	๑๐๑.๒	๑,๔๑๗.๒
	น้ำมันดีเซล	๑,๐๔๒.๔	๑๑๗.๘	๒๗๓.๔	๗๖.๘	๑,๒๔๓.๒	๕๒.๘	๒,๘๕๗.๔
	น้ำมันเตา	๓.๒	๑๒.๐	๑,๒๗๖.๑	๑,๒๑๔.๔	๔๔.๕	๑๕๘.๓	๒,๗๐๘.๕
	น้ำมันก๊าด	—	๐.๔	๕๕.๕	—	๒๐.๒	๑๓๔.๐	๒๐๕.๑
	รวม	๑,๐๔๖.๕	๑๓๒.๔	๑,๖๐๙.๖	๑,๓๐๗.๔	๑,๖๒๙.๐	๓๔๖.๓	๕,๐๓๑.๖

ตารางที่ ๑๒ (ต่อ)

ปริมาณการใช้น้ำมันของประเทศไทยปี ๒๕๑๖ - ๒๕๒๐
จำแนกตามภาคทางเศรษฐกิจ

หน่วย : ล้านลิตร

	การเกษตร	การก่อสร้าง	อุตสาหกรรม	สาขารูปโภค	การขนส่ง	การค้าและบริการ	รวม
ปี ๒๕๑๕* น้ำมันเบนซิน	๐.๕	๒.๔	๑๕.๓	๑๕.๘	๑,๔๖๓.๘	๕๐.๘	๑,๕๔๕.๐
น้ำมันดีเซล	๑,๒๘๕.๔	๑๔๕.๖	๒๙๔.๔	๔๕.๒	๑,๖๙๓.๙	๑๐๒.๕	๓,๖๒๑.๐
น้ำมันเตา	๕.๓	๑๑.๖	๑,๖๖๑.๕	๑,๔๓๓.๕	๑๑๓.๓	๕๓.๔	๓,๓๒๓.๐
น้ำมันก๊าด	—	๐.๖	๖๖.๘	—	๒๘.๔	๑๕๒.๒	๒๘๘.๐
รวม	๑,๒๙๑.๒	๑๖๐.๒	๒,๐๓๘.๔	๑,๕๔๔.๕	๓,๓๐๓.๘	๔๕๖.๙	๘,๘๒๑.๐
ปี ๒๕๒๐* น้ำมันเบนซิน	๐.๕	๒.๖	๑๓.๓	๑๓.๕	๑,๖๐๙.๓	๕๕.๘	๑,๖๙๓.๐
น้ำมันดีเซล	๑,๔๐๑.๕	๑๕๘.๓	๓๒๑.๑	๑๐๓.๘	๑,๘๕๑.๒	๑๑๑.๓	๓,๙๔๘.๐
น้ำมันเตา	๕.๘	๑๒.๖	๑,๘๐๓.๐	๑,๕๕๙.๑	๑๒๓.๖	๑๐๕.๙	๓,๖๑๔.๐
น้ำมันก๊าด	—	๐.๓	๓๔.๐	—	๓๑.๔	๒๑๒.๙	๓๑๘.๐
รวม	๑,๔๐๗.๘	๑๗๓.๖	๒,๒๑๑.๔	๑,๖๘๐.๔	๓,๖๑๕.๕	๕๓๐.๓	๙,๖๒๘.๐

ที่มา : Oil and Thailand

* ประมาณการ

ตารางที่ ๑๓
แสดงความต้องการน้ำมันเตาในส่วนอุตสาหกรรม
(๑๙๗๓ - ๑๙๗๕)

อุตสาหกรรม	๑๙๗๓ ปริมาณ	%	๑๙๗๔ ปริมาณ	%	๑๙๗๕ ปริมาณ	%
ไฟฟ้า	๑,๒๑๔	๕๒	๑,๔๐๐		๑,๕๗๐	
ซีเมนต์	๔๗๕	๒๐	๔๔๒		๔๗๕	
สิ่งทอ	๑๐๖	๕	๑๑๔		๑๓๑	
น้ำตาล	๑๐๒	๕	๑๒๐		๑๓๒	
กระดาษ	๔๓	๔	หาไม่ได้		หาไม่ได้	
แก้ว	๑๐๒	๕	หาไม่ได้		หาไม่ได้	
เหล็ก	๖๑	๓	หาไม่ได้		หาไม่ได้	
แป้ง/เมล็ดปุย	๕๕	๒	๕๑		๖๗	
อื่น ๆ	๑๑๒	๕	หาไม่ได้		หาไม่ได้	

ที่มา : บริษัท Esso

ตารางที่ ๑๔ ปริมาณความต้องการน้ำมันในปี ๒๕๑๖ - ๒๕๑๘

พันลิตร / ก.ก.

ชนิด	อัตราเพิ่ม/ปี เป็นร้อยละ	๒๕๑๖	๒๕๑๗	๒๕๑๘	๒๕๑๙
น้ำมันเบนซิน	๘.๐	๑,๕๖๓,๐๙๒	๑,๖๘๘,๑๓๙	๑,๖๘๘,๑๓๙	๑,๙๖๙,๐๔๕
น้ำมันเครื่องบินไอพ่น	๑๐.๕	๖๓๙,๓๐๙	๗๐๖,๔๓๖	๗๐๖,๔๓๖	๘๖๒,๕๗๖
น้ำมันก๊าก	๒.๐	๑๘๔,๕๑๗	๑๘๘,๒๐๗	๑๘๘,๒๐๗	๑๙๕,๘๑๑
น้ำมันดีเซล	๑๒.๑	๓,๑๐๒,๐๖๑	๓,๕๔๔,๖๗๑	๓,๕๔๔,๖๗๑	๔,๔๕๔,๓๗๘
น้ำมันเตา	๑๕.๕	๒,๓๒๓,๕๗๔	๒,๖๘๓,๗๒๗	๒,๖๘๓,๗๒๗	๓,๕๘๐,๑๖๐
น้ำมันหล่อลื่นเหลว	๕	๑๕๗,๗๕๙	๑๖๕,๖๔๗	๑๖๕,๖๔๗	๑๘๐,๖๒๖
น้ำมันหล่อลื่นไม่เหลว (ก.ก.)	๔	๘,๕๒๘	๘,๘๖๙	๘,๘๖๙	๙,๕๙๓
ยางแอสฟัลต์ (ก.ก.)	๒.๘	๑๖๑,๓๖๑	๑๖๕,๘๗๙	๑๗๐,๕๒๗	๑๗๕,๒๒๙
แก๊สปิโตรเลียม (ก.ก.)	๒๐	๘๔,๓๐๙	๑๐๑,๑๗๑	๑๒๑,๔๐๕	๑๔๙,๖๘๖
รวม {	ลิตร	๘,๐๓๐,๓๑๒	๘,๙๗๖,๘๒๗	๑๐๐,๐๔๒,๙๕๔	๑๑,๒๔๔,๕๙๐
	ก.ก.	๒๕๔,๑๙๘	๒๗๕,๙๑๙	๓๐๑,๑๕๓	๓๓๐,๕๗๖

ตารางที่ ๑๕ อัตราเฉลี่ยเปรียบเทียบของปริมาณการใช้น้ำมันในประเทศไทย

ปี ๒๕๑๖ - ๒๕๒๐

	การเกษตร	การก่อสร้าง	อุตสาหกรรม	สาธารณูปโภค	การขนส่ง	การค้าและบริการ	รวม
น้ำมันเบนซิน	๐.๐๓	๐.๑๕	๐.๘๘	๑.๐๐	๘๒.๑๒	๕.๗๑	๑๐๐.๐๐
น้ำมันดีเซล	๓๕.๕๐	๔.๐๒	๘.๑๓	๒.๖๓	๔๖.๘๘	๒.๘๓	๑๐๐.๐๐
น้ำมันเตา	๑.๑๖	๐.๓๕	๕๐.๐๐	๔๓.๑๔	๓.๔๒	๒.๙๓	๑๐๐.๐๐
น้ำมันก๊าด	—	๐.๒๑	๒๓.๒๑	—	๘.๘๕	๖๖.๗๓	๑๐๐.๐๐
รวม	๑๔.๕	๑.๘	๒๓.๑	๑๗.๕	๓๙.๙	๕.๘	๑๐๐.๐๐

ที่มา ส่วนวิจัยเศรษฐกิจ ฝ่ายวิจัยและวางแผน ธนาคารกรุงเทพ

ตารางที่ ๑๖ อัตราการเติบโตของปริมาณการใช้น้ำมันในประเทศไทย

ปี ๒๕๑๖ - ๒๕๒๐

หน่วย : ล้านลิตร

	๒๕๑๖	๒๕๑๗		๒๕๑๘		๒๕๑๙ *		๒๕๒๐ *	
		ปริมาณ	อัตราเพิ่ม	ปริมาณ	อัตราเพิ่ม	ปริมาณ	อัตราเพิ่ม	ปริมาณ	อัตราเพิ่ม
น้ำมันเบนซิน	๑,๓๑๓.๓	๑,๓๔๐.๐	๑.๗	๑,๔๑๓.๒	๕.๘	๑,๕๘๕.๐	๑๒.๑	๑,๗๔๓.๐	๙.๙
น้ำมันดีเซล	๓,๐๕๐.๖	๒,๘๘๕.๖	-๕.๔	๒,๘๕๓.๔	-๑.๐	๓,๖๒๑.๐	๒๖.๗	๓,๙๔๘.๐	๙.๐
น้ำมันเตา	๒,๘๑๑.๗	๒,๖๓๕.๐	-๖.๓	๒,๗๕๘.๕	๔.๗	๓,๓๒๓.๐	๒๐.๕	๓,๖๑๔.๐	๘.๘
น้ำมันกาก	๒๐๖.๑	๒๓๗.๒	๑๕.๑	๒๐๕.๑	-๑๓.๕	๒๘๘.๐	๔๐.๔	๓๑๙.๐	๑๐.๘
รวม	๗,๓๘๕.๗	๗,๐๙๓.๘	-๓.๙	๗,๒๓๘.๒	๒.๐	๘,๘๒๑.๐	๒๑.๙	๙,๖๒๘.๐	๙.๑

* ประมาณการ

ที่มา : Oil and Thailand, 1975

ตารางที่ ๗ ปริมาณและมูลค่าน้ำมันนำเข้า

ประเภทน้ำมัน	๒๕๑๕		๒๕๑๖		๒๕๑๗		๒๕๑๘	
	พันลิตร	บาท	พันลิตร	บาท	ร้อยลิตร	บาท	ร้อยลิตร	บาท
น้ำมันเบนซินพิเศษ	๔,๐๐๖.๒	๕,๔๔๓,๔๔๑	๑๘,๔๕๐.๑	๑๕,๕๘๘,๐๒๕	๑๔๒,๒๓๓	๑๘,๓๐๖,๔๔๑	๒๒๔,๖๘๕	๑๑๑,๘๒๓,๔๕๒
น้ำมันเบนซินธรรมดา	๔,๘๘๓.๑	๔,๘๓๘,๔๓๔	๔๓,๐๔๑.๑	๒๓,๒๑๓,๓๐๔	๑๐๒,๖๖๔	๑๕,๑๖๕,๘๒๒	๑๘๔,๓๑๕	๓๔,๔๔๒,๘๘๔
น้ำมันเบนซิน Bunker	—	—	๑๑๓.๒	๑๒๔,๕๐๐	—	—	—	—
น้ำมันเบนซินอื่น ๆ	๑,๔๐๑.๔	๑,๑๘๕,๕๐๑	๑๖,๔๔๔.๗	๔,๔๒๑,๐๕๐	๕๒,๔๑๑	๔,๔๕๑,๓๕๕	๒๓,๕๕๖	๖,๖๖๓,๒๓๓
น้ำมันก๊าด	๑๐,๔๒๔.๔	๑๓,๑๑๓,๓๕๓	๔,๕๓๐.๔	๑๑,๓๒๖,๕๓๓	๖๔,๓๘๕	๑๓,๓๓๑,๕๓๓	๖๓,๖๖๔	๑๓,๘๓๖,๓๕๓
น้ำมันก๊าด Bunker	๕๔.๘	๓๕,๓๘๖	—	—	—	—	—	—
น้ำมันเครื่องบิน	๑๐,๓๖๒.๔	๔,๔๕๓,๒๓๐	๑๑,๖๑๓.๘	๑๒,๔๑๔,๕๓๑	๕๓,๒๒๖	๓,๔๓๓,๓๘๕	๑๕๕,๓๒๒	๔๑,๓๒๒,๑๔๐
น้ำมันเครื่องบิน เจ.พี.๑	๔,๘๖๕.๔	๓,๐๑๕,๔๔๔	๒,๒๑๓.๔	๑,๓๕๕,๒๒๒	๓๖๐	๖๔,๒๒๕	๒๐๒,๓๑๓	๔๐,๔๓๒,๖๘๔
น้ำมันเครื่องบิน เจ.พี.๔	๓,๔๙๐.๐	๕,๒๓๘,๐๔๐	๘๔,๔๔๓.๕	๕๓,๒๖๔,๓๖๖	๑๕๕,๓๖๘	๒๔,๘๒๒,๒๒๓	๑๒๘,๔๔๘	๒๕,๘๐๕,๓๐๕
น้ำมันดีเซล	๖๓๐,๕๕๒.๓	๓๐๔,๑๓๑,๑๐๔	๘๘๓,๑๔๖.๖	๖๐๔,๐๓๒,๑๓๓	๔,๔๒๓,๕๕๓	๑,๔๔๖,๖๖๒,๒๒๕	๓,๑๒๓,๐๓๖	๑,๒๓๓,๓๘๓,๕๐๖
น้ำมันอื่น ๆ	๔๒,๔๓๐.๕	๒๑,๕๓๑,๔๔๖	๕,๔๑๘.๒	๕,๐๔๘,๔๔๔	๓๓๒,๘๓๐	๔๑,๑๐๖,๐๒๓	๓๖๑,๓๐๑	๓๑,๕๔๖,๓๔๔
น้ำมันเตา	—	—	—	—	๓๕๓,๓๓๐	๔๑,๑๖๖,๔๓๐	๑๔๒,๘๓๐	๒๕,๐๓๓,๒๒๔
รวม	๓๒๔,๒๑๑.๘	๓๓๓,๑๖๕,๘๓๔	๑,๐๘๕,๑๒๘.๐	๓๓๖,๓๓๔,๑๖๓	๑๑,๑๔๐,๔๔๘	๑,๖๑๘,๓๕๔,๘๓๖	๘,๘๓๐,๒๒๓	๑,๖๔๔,๖๕๓,๖๒๓

ตารางที่ ๗ (ต่อ)

ปริมาณและมูลค่าน้ำมันนำเข้า

ประเภทน้ำมัน	๒๕๑๕ *		๒๕๒๐ *		๒๕๒๑ * ๑/	
	ร้อยละ	บาท	ร้อยละ	บาท	ร้อยละ	บาท
น้ำมันเบนซินพิเศษ	๒๓๙, ๒๘๖	๘๐, ๖๔๐, ๒๔๓	๓๕๕, ๒๑๖	๙๕, ๑๐๙, ๒๓๒	๕๒๙, ๑๔๑	๑๒๕, ๙๓๓, ๑๑๐
น้ำมันเบนซินธรรมดา	๑๘๑, ๔๔๒	๓๙, ๒๓๙, ๘๐๔	๓๐๓, ๖๖๕	๓๐, ๐๕๑, ๒๒๕	๒๕๑, ๙๔๖	๕๙, ๘๓๙, ๘๒๙
น้ำมันเบนซิน Bunker	—	—	—	—	—	—
น้ำมันเบนซินอื่น ๆ	๖, ๑๓๙	๑, ๕๘๑, ๖๒๕	—	—	๑๑๔, ๖๔๘	๒๕, ๘๒๒, ๕๙๙
น้ำมันก๊าด	๒๑, ๑๙๘	๔, ๖๔๙, ๑๓๕	๙๙, ๑๖๕	๒๒, ๖๐๑, ๔๑๕	๕๓, ๕๑๓	๑๒, ๖๑๒, ๘๘๐
น้ำมันก๊าด Bunker	—	—	—	—	—	—
น้ำมันเครื่องบิน	๑๓๔, ๐๓๕	๓๘, ๓๘๒, ๓๐๘	๑๒๓, ๓๖๒	๔๕, ๒๑๘, ๕๓๙	๙๘, ๑๖๐	๓๔, ๙๓๓, ๒๘๓
น้ำมันเครื่องบิน เจ.พี.๑	๑๖๑, ๐๓๒	๓๔, ๐๖๖, ๖๐๕	๓๓๒, ๑๓๖	๔๓, ๖๙๙, ๘๕๘	๑๓๒, ๒๖๐	๒๙, ๖๖๙, ๓๖๒
น้ำมันเครื่องบิน เจ.พี.๔	๒, ๖๙๐	๘๕๓, ๑๓๓	—	—	—	—
น้ำมันดีเซล	๓, ๙๐๓, ๔๕๐	๑, ๕๑๔, ๖๓๘, ๑๐๕	๙, ๐๙๒, ๙๑๙	๑, ๘๓๑, ๓๒๖, ๘๖๔	๓, ๓๓๖, ๐๙๔	๓๘๕, ๙๐๐, ๘๐๓
น้ำมันอื่น ๆ	๓๑๓, ๓๔๐	๖๔, ๘๙๓, ๘๘๙	๔๑๐, ๖๒๒	๘๓, ๔๑๘, ๙๑๐	๓๑, ๓๘๔	๑๓, ๒๒๑, ๙๑๓
น้ำมันเตา	๒, ๒๘๖, ๐๕๒	๓๒๓, ๓๖๑, ๐๘๓	๖, ๙๔๐, ๑๐๓	๑, ๐๑๑, ๓๑๖, ๔๓๑	๒, ๘๕๓, ๓๕๕	๔๙๖, ๕๕๐, ๑๖๓
รวม	๑๑, ๒๘๓, ๐๔๖	๒, ๑๐๕, ๑๓๕, ๐๘๖	๑๓, ๓๐๕, ๒๒๘	๓, ๒๕๑, ๑๔๒, ๕๑๔	๓, ๘๔๐, ๙๐๑	๑, ๕๘๘, ๕๔๓, ๙๔๖

* ตัวเลขเบื้องต้น

๑/ เดือนมกราคม - เดือนเมษายน

ที่มา : กรมศุลกากร

ตารางที่ ๑๔ การปรับราคาขายส่งผลิตภัณฑ์น้ำมัน ณ โรงกลั่นความคุมโดยรัฐบาล (รวมภาษี)

บาท/ลิตร

ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	๒๕๑๔	๒๕๑๖			๒๕๑๗				
		๔ ก.ค.	๑๔ พ.ย.	๑๒ ธ.ค.	๒๗ ก.พ.	๑๖ ก.ย.	๒๕ ต.ค.	๑๑ ธ.ค.	๑๓ ธ.ค.
เบนซินพิเศษ	๑.๕๕๖๕	๑.๗๖๐๗	๒.๑๔๓๘	๒.๔๖๑๓	๓.๐๗๖๘	๓.๓๕๐๘	๓.๑๔๒๖	—	๓.๑๘๖๑
เบนซินธรรมดา	๑.๔๐๕๐	๑.๕๘๑๒	๑.๙๙๖๗	๒.๓๑๔๒	๒.๙๒๕๓	๓.๒๓๐๗	๒.๙๘๔๓	—	๒.๙๓๓๕
น้ำมันเครื่องบิน เจ.พี.๔	๐.๗๗๒๑	—	—	—	—	—	—	—	๒.๓๓๐๐
น้ำมันก๊าก	๑.๐๒๑๖	๑.๑๓๒๕	๑.๔๖๐๐	—	๒.๐๙๒๐	๒.๓๕๒๑	๒.๑๑๕๘	—	๒.๑๖๖๕
น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับหุงต้ม	๐.๙๘๗๙	—	๑.๒๘๗๖	—	—	๓.๐๓๖๖	—	๒.๗๒๙๗	—
น้ำมันดีเซลหมุนช้า	๐.๖๖๕๗	๐.๗๓๒๒	๑.๐๔๐๓	๑.๒๓๐๘	๑.๙๖๔๗	๒.๐๒๐๘	๑.๙๙๗๖	—	๑.๙๖๕๕
น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	๐.๖๘๗๔	๐.๗๙๑๑	๑.๑๑๖๖	๑.๓๐๗๑	๒.๐๓๘๐	๒.๐๙๔๓	๒.๐๗๐๒	—	๒.๐๖๙๘
น้ำมันเตา "๕๕๐"	๐.๔๐๙๗	—	๐.๕๗๗๕	๐.๕๗๗๕	๑.๓๐๘๗	—	—	—	๑.๔๑๕๗

ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	๒๕๑๘	๒๕๒๐ *		
	๑๑ ก.ย.	๕%	๑๐%	๒๐%
เบนซินพิเศษ	—	๓.๓๔๔๔	๓.๔๐๓๖	๓.๖๖๒๙
เบนซินธรรมดา	—	๓.๐๘๐๒	๓.๒๒๖๘	๓.๓๓๓๕
น้ำมันเครื่องบิน เจ.พี.๔	—	๒.๔๔๖๕	๒.๕๖๓๐	๒.๖๗๙๕
น้ำมันก๊าก	—	๒.๒๕๓๘	๒.๓๖๑๒	๒.๔๖๘๕
น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับหุงต้ม	๒.๔๑๓๐	๒.๕๓๓๖	๒.๖๕๔๓	๒.๗๗๕๐
น้ำมันดีเซลหมุนช้า	—	๒.๐๖๓๙	๒.๑๖๒๒	๒.๒๖๐๔
น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	—	๒.๑๗๓๓	๒.๒๗๖๘	๒.๓๘๐๓
น้ำมันเตา "๕๕๐"	—	๑.๒๐๒๔	๑.๒๕๙๖	๑.๓๑๖๙

หมายเหตุ : ราคาน้ำมันเครื่องบินรัฐบาลไม่ควบคุม

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม

* ประมาณการ

ตารางที่ ๑๕
ราคาน้ำมันจำหน่ายปลีก

	ก่อน ๔ ก.ค.๖๖	๔ ก.ค.๖๖	๑๖ พ.ย.๖๖	๑๗ ธ.ค.๖๖	๒๗ ก.พ.๖๗ เป็นต้นมา
เบนซินพิเศษ	๒.๑๐	๒.๓๐	๒.๖๕	๓.๐๑	๓.๖๒
เบนซินธรรมดา	๑.๕๑	๒.๐๕	๒.๕๐	๒.๘๒	๓.๔๓
ดีเซลหมุนเร็ว	๐.๕๘	๑.๐๕	๑.๔๑	๑.๖๐	๒.๓๓
ดีเซลหมุนช้า	๐.๕๖	๑.๐๓	๑.๓๔	๑.๕๓	๒.๒๖
น้ำมันก๊าด	๒.๓๔	๑.๔๕	๑.๗๘	๑.๗๘	๒.๔๑
น้ำมันเตา A	—	—	—	๐.๘๓	๑.๕๖
น้ำมันเตา C	—	—	—	๐.๘๐	๑.๕๓

ที่มา : กรมสรรพสามิต

ตารางที่ ๒๐

การเปลี่ยนแปลงราคาควบคุมการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

บาท/ลิตร

	ประกาศฉบับที่ ๑๑๓/๒๕๒๐ ๑๔ มี.ค.๒๕๒๐	ประกาศฉบับที่ ๑๒๒/๒๕๒๑ ๕ มี.ค.๒๕๒๑
น้ำมันเบนซินพิเศษ	๔.๒๒	๔.๕๘
น้ำมันเบนซินธรรมดา	๓.๕๓	๔.๖๔
น้ำมันก๊าด	๒.๖๘	๒.๖๘
น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	๒.๖๔	๒.๖๔
น้ำมันดีเซลหมุนช้า	๒.๕๐	๒.๕๐
น้ำมันเตาชนิด ๖๐๐	๑.๖๖	—
น้ำมันเตาชนิด ๑,๒๐๐	๑.๖๒	—
น้ำมันเตาชนิด ๑,๕๐๐	๑.๖๑	—

ตารางที่ ๒๑ ปริมาณการใช้น้ำมัน แยกตามประเภทอุตสาหกรรมปี ๒๕๒๐
เมื่อราคาน้ำมันเปลี่ยนแปลงไป ๕% , ๑๐% และ ๑๕%

ประเภทอุตสาหกรรม	น้ำมันเบนซิน			น้ำมันดีเซล			น้ำมันเตา			น้ำมันก๊าด		
	๕%	๑๐%	๑๕%	๕%	๑๐%	๑๕%	๕%	๑๐%	๑๕%	๕%	๑๐%	๑๕%
อาหาร	๓.๑	๓.๑	๓.๐	๕๗.๘	๕๖.๙	๕๖.๑	๓๒๕.๓	๓๒๓.๖	๓๒๒.๐	๒.๙	๒.๘	๒.๘
สิ่งทอและผลิตภัณฑ์สิ่งทอ	๐.๔	๐.๓	๐.๓	๙.๐	๘.๘	๘.๗	๑๑๗.๕	๑๑๖.๙	๑๑๖.๓	๑.๓	๑.๓	๑.๓
กระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ	๑.๔	๑.๓	๑.๓	๑๖.๑	๑๕.๘	๑๕.๖	๑๒๖.๕	๑๒๕.๙	๑๒๕.๒	๑.๕	๑.๕	๑.๔
เคมีและผลิตภัณฑ์เคมี	๐.๕	๐.๕	๐.๕	๒๐.๙	๒๐.๖	๒๐.๓	๔๕.๒	๔๕.๐	๔๔.๗	๕๔.๐	๕๓.๓	๕๒.๘
ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	—	—	—	—	—	—	๓๖๑.๔	๓๕๙.๖	๓๕๗.๘	—	—	—
เครื่องจักรกล	๐.๒	๐.๒	๐.๒	๒.๖	๒.๕	๒.๕	๕.๔	๕.๔	๕.๔	—	—	—
อื่น ๆ	๑๑.๗	๑๑.๖	๑๑.๔	๒๑๔.๗	๒๑๑.๗	๒๐๘.๔	๘๒๕.๗	๘๒๑.๖	๘๑๗.๖	๑๔.๓	๑๔.๑	๑๔.๐
รวม	๑๗.๓	๑๗.๐	๑๖.๗	๓๒๑.๑	๓๑๖.๓	๓๑๑.๖	๑,๘๐๗.๐	๑,๗๙๘.๐	๑,๗๙๔.๐	๗๔.๐	๗๓.๐	๗๒.๓

ที่มา : ผลกระทบจากการขึ้นราคาน้ำมันปี ๒๕๒๐ ส่วนวิจัยเศรษฐกิจ ฝ่ายวิจัยและวางแผน ธนาคารกรุงเทพ จำกัด

ตารางที่ ๒๒ อัตราการจัดเก็บภาษีน้ำมัน

		๒๕๐๗	พ.ศ. ๒๕๐๘	พ.ศ. ๒๕๑๑	พ.ศ. ๒๕๑๓	เม.ย. ๒๕๑๖	พ.ย. ๒๕๑๖	พ.ศ. ๒๕๑๖	๒๕๑๘	๒๕๑๙	๒๕๒๐
๑. น้ำมันเบนซินและน้ำมันคล้ายกัน	(บาท/ลิตร)	๐.๘๐	๐.๘๐	๑.๐	๐.๘๐	๐.๘๐	๑.๐๐	๑.๓๐	๑.๓๐	๐.๙๓	๐.๙๓
๒. น้ำมันก๊าด	(บาท/ลิตร)	๐.๓๓	๐.๓๓	๐.๓๓	๐.๓๓	๐.๓๓	๐.๓๓	๐.๓๓	๐.๓๓	๐.๑๗	๐.๑๗
๓. น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่น และน้ำมันหล่อลื่นเหลวที่ทำจากน้ำมัน หล่อลื่นเหลวที่ใช้แล้ว	(บาท/ลิตร)	๐.๓๓	๐.๓๓	๐.๓๓	๐.๓๓	๐.๓๓	๐.๓๓	๐.๓๓	๐.๓๓	๐.๓๓	๐.๓๓
๔. น้ำมันเตา	(บาท/ลิตร)	๐.๑๒	๐.๑๒	๐.๑๐	๐.๐๔	๐.๐๔	๐.๐๔	๐.๐๔	๐.๐๔	๐.๐๐๑	๐.๐๐๑
๕. น้ำมันดีเซล	(บาท/ลิตร)	๐.๑๒	๐.๑๒	๐.๑๒	๐.๑๒	๐.๑๒	๐.๑๒	๐.๓๐	๐.๓๐	๐.๒๒	๐.๒๒
๖. น้ำมันหล่อลื่นไม่เหลว	(บาท/ก.ก.)	๑.๐๐	๑.๐๐	๑.๐๐	๑.๐๐	๑.๐๐	๑.๐๐	๑.๐๐	๑.๐๐	๑.๐๐	๑.๐๐
๗. น้ำมันหล่อลื่นเหลว	(บาท/ลิตร)	๐.๖๖	๐.๖๖	๐.๖๖	๐.๖๖	๐.๖๖	๐.๖๖	๐.๖๖	๐.๖๖	๐.๖๖	๐.๖๖
๘. ก๊าซปิโตรเลียม	(บาท/ตัน)	๔๔๐	๔๔๐	๔๔๐	๔๔๐	๔๔๐	๔๔๐	๔๔๐	๔๔๐	๓๐๐	๑
๙. ปิโตรเลียมเมน (แอสฟัลท์)	(บาท/ตัน)	๑๐	๑๐	๑๐	๑๐	๑๐	๑๐	๑๐	๑๐	๑๐	๑๐
๑๐. แอสฟัลท์ที่ทำจากแอสฟัลท์	(บาท/ตัน)	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑	๑

ที่มา : ประมาณการรายรับ เอกสารงบประมาณฉบับที่ ๒ ปี ๒๕๑๘, ๒๕๑๙, ๒๕๒๐

ตารางที่ ๒๓ การกระจายภาระภาษีน้ำมัน (ถ้าเป็นตัวเลขเงินเท่ากับภาษี)

ชั้นเงินได้	บริโภคทางตรง		บริโภคทางอ้อม		รวมบริโภคทั้งสองทาง	
	พันบาท	%	พันบาท	%	พันบาท	%
ต่ำกว่า ๓,๐๐๐	๒๓,๔๕๑	๑.๘๑	๑๐๘,๒๙๘	๑๐.๒๒	๑๓๑,๗๔๙	๕.๖๐
๓,๐๐๐ - ๕,๙๙๙	๔๑,๙๑๑	๓.๒๔	๑๓๖,๔๖๓	๑๒.๘๘	๑๗๘,๓๗๔	๗.๕๘
๖,๐๐๐ - ๘,๙๙๙	๕๓,๔๖๐	๔.๑๔	๑๐๓,๗๕๓	๙.๗๙	๑๕๗,๒๑๓	๖.๖๘
๙,๐๐๐ - ๑๑,๙๙๙	๗๔,๗๘๑	๕.๗๙	๙๒,๙๐๓	๘.๗๗	๑๖๗,๖๘๔	๗.๑๓
๑๒,๙๙๙ - ๑๔,๙๙๙	๑๐๒,๖๔๑	๗.๙๔	๗๙,๘๑๓	๗.๕๓	๑๘๒,๔๕๔	๗.๗๗
๑๕,๐๐๐ - ๑๗,๙๙๙	๕๐,๖๑๕	๓.๙๒	๕๖,๐๐๕	๕.๒๙	๑๐๖,๖๒๐	๔.๕๓
๑๘,๐๐๐ - ๒๙,๙๙๙	๒๑๔,๘๗๐	๑๖.๖๒	๑๗๘,๘๗๓	๑๖.๘๘	๓๙๓,๗๔๓	๑๖.๗๔
๓๐,๐๐๐ ขึ้นไป	๓๓๐,๘๑๔	๒๖.๕๔	๓๐๓,๒๘๕	๒๘.๖๔	๖๓๔,๑๐๙	๒๖.๙๗
รวม	๑,๒๙๒,๕๕๓	๑๐๐	๑,๐๕๙,๔๐๐	๑๐๐	๒,๓๕๑,๙๕๓	๑๐๐

ที่มา : ประชาชาติธุรกิจ วันที่ ๓ - ๕ กันยายน ๒๕๒๑ "ภาษีน้ำมันใครแบกรับภาระ"

ตารางที่ ๒๔ อัตราภาระภาษีต่อครอบครัว และต่อเงินได้

ภาระภาษีต่อครอบครัว (บาท) อัตราภาระภาษีต่อรายได้ (๑% ของเงินได้)

	บริโภคทางตรง		บริโภคทางอ้อม		บริโภคทางตรง		บริโภคทางอ้อม		รวม	รวมการบริโภค ทั้งสองทางของ น้ำมันทุกประเภ
	เบนซิน	น้ำมันประเภท อื่นรวมกัน	เบนซิน	น้ำมันประเภท อื่นรวมกัน	เบนซิน	น้ำมันประเภท อื่นรวมกัน	เบนซิน	น้ำมันประเภท อื่นรวมกัน		
ต่ำกว่า ๓,๐๐๐	๓.๗๘	๕.๕๗	๒๕.๕๑	๓๖.๒๔	.๒๑๖	.๕๔๖	๑.๕๕๑	๒.๐๗๐	๓.๕๒๑	๔.๒๘๓
๓,๐๐๐ - ๕,๙๙๙	๑๔.๙๘	๑๓.๓๘	๔๐.๗๔	๕๑.๖๐	.๓๒๔	.๒๙๐	.๘๘๑	๑.๑๑๕	๑.๙๙๗	๒.๖๑๑
๖,๐๐๐ - ๘,๙๙๙	๓๙.๒๖	๒๑.๙๐	๕๑.๐๗	๖๗.๖๑	.๕๑๐	.๒๘๕	.๖๖๓	.๘๗๘	๑.๕๔๑	๒.๓๔๖
๙,๐๐๐ - ๑๑,๙๙๙	๘๓.๘๔	๔๕.๘๗	๗๖.๘๓	๘๓.๐๗	.๗๘๑	.๔๑๗	.๙๑๖	.๙๗๓	๑.๘๘๙	๒.๖๘๗
๑๒,๐๐๐ - ๑๔,๙๙๙	๒๑๐.๕๘	๓๖.๕๔	๙๔.๙๘	๙๗.๑๘	๑.๕๔๗	.๒๖๙	.๖๙๘	.๙๑๓	๑.๙๑๑	๓.๒๒๗
๑๕,๐๐๐ - ๑๗,๙๙๙	๑๖๒.๒๖	๕๕.๙๒	๑๒๓.๐๖	๑๘.๓๕	.๙๗๙	.๓๓๖	.๙๑๒	.๙๑๔	๑.๙๕๖	๒.๙๗๑
๑๘,๐๐๐ - ๒๙,๙๙๙	๒๙๑.๘๔	๕๕.๖๕	๑๓๙.๓๕	๑๔๙.๗๗	๑.๒๕๙	.๒๙๐	.๖๐๑	.๖๙๗	๑.๘๘๘	๒.๙๙๗
๓๐,๐๐๐ ขึ้นไป	๑,๕๕๙.๒๒	๙๒.๘๗	๓๖๘.๐๕	๓๑๗.๕๖	๑.๙๗๒	.๐๘๘	.๓๖๔	.๒๘๓	๑.๖๙๗	๒.๒๐๗
เฉลี่ยรวม	๑๓๓.๐๕	๒๘.๙๙	๘๑.๑๓	๘๔.๘๖	๑.๑๘๓	.๑๙๗	.๕๕๕	.๕๗๗	๑.๑๓๒	๒.๕๑๒

ที่มา : ประชาชาติธุรกิจ วันที่ ๓ - ๙ กันยายน ๒๕๒๑ "ภาษีน้ำมัน ใครแบกรับภาระ?"

ตารางที่ ๒๕ รายได้จากภาษีน้ำมัน

ภาษี : ล้านบาท

		๒๕๑๘		๒๕๑๙		๒๕๒๐	
		ปริมาณ	ภาษี	ปริมาณ	ภาษี	ปริมาณ	ภาษี
๑. เบนซิน	(ล้านลิตร)	๑,๖๐๒.๓	๒,๐๘๓	๑,๘๙๖.๓	๑,๙๖๓.๖	๑,๙๙๐	๑,๘๕๐
๒. น้ำมันก๊าด	(ล้านลิตร)	๒๓๑.๒	๓๖.๓	๒๓๒	๓๙.๔	๒๓๕	๔๐
๓. น้ำมันเครื่องบินไอพ่น	(ล้านลิตร)	๓๙.๔	๑๓.๐	๓๙.๔	๑๓.๐	๓๒.๓	๒๔
๔. น้ำมันเตา	(ล้านลิตร)	๒,๘๕๐	๑๑๔.๐	๓,๔๐๐	๓.๔	๓,๐๐๐	๓
๕. น้ำมันดีเซล	(ล้านลิตร)	๒,๒๑๓.๓	๖๖๔.๐	๒,๖๙๖.๕	๕๙๓.๒	๒,๖๔๒	๕๘๑.๒
๖. ก๊าซปิโตรเลียม	(ล้าน ก.ก.)	๑๐๙.๑	๔๘.๐	๑๒๐	๓๖	๑๒๐	๐.๑๒
๗. ขางมะตอย	(ตัน)	๑๖๐,๐๐๐	๑.๖	๑๒๐,๐๐๐	๑.๒	๑๔๓,๐๐๐	๑.๔๓
๘. น้ำมันหล่อลื่นเหลวทำจาก น้ำมันหล่อลื่นใช้แล้ว	(ล้านลิตร)	๐.๒๖๗	๐.๐๘๘	๐.๔	๐.๑๓	๐.๓	๐.๑
๙. อื่น ๆ		—	—	—	—	—	๐.๑๑
รวม			๓,๐๐๐		๒,๔๕๐		๒,๕๐๐

หมายเหตุ ปี ๒๕๑๘ เก็บภาษีได้จริง ๒,๒๖๐ ล้านบาท

ปี ๒๕๑๙ ประมาณการปรับปรุง ๒,๒๐๗ ล้านบาท

ที่มา : ประมาณการรายรับ เอกสารงบประมาณ ฉบับที่ ๒ ปี ๒๕๑๘, ๒๕๑๙, ๒๕๒๐

ตารางที่ ๒๖
เปอร์เซ็นต์ของผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมซึ่งได้จาก
น้ำมันดิบที่กลั่นแล้วจากประเทศต่าง ๆ

ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	Kuwait	Qatar	Seria/Miri	Iran
น้ำมันเบนซิน	๑๓.๕	๒๓.๓	๓๓.๑	๒๐.๘๒
น้ำมันก๊าด	๒๖.๐	๒๘.๓	๒๔.๒	—
น้ำมันเตาและอัสฟอลท์	๔๐.๒	๒๑.๓	๑๓.๖	๕๔.๐๕
น้ำมันเครื่องและน้ำมันอากาศยาน	๑๒.๑	๒๐.๑	๑๔.๓	๑๖.๒๑
LPG	๓.๕	๕.๓	๑.๖	—
อื่น ๆ	๐.๘	๐.๘	๐.๒	๓.๘๒

แหล่งที่มา National Energy Administration, Oil Statistic in Thailand
(ไม่ไ้พิมพ์)

* น้ำมันดิบที่กลั่นของประเทศต่าง ๆ จะได้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมในสัดส่วนที่แตกต่างกัน

กรณีโรงกลั่นน้ำมันไทย

น้ำมันก๊าด	๓๓ %
น้ำมันเบนซิน	๒๔ %
น้ำมันเตา	๒๑ %
เจพี ๑ และเจพี ๔ (น้ำมันเครื่องยนต์)	๑๐ %
น้ำมันอากาศยาน	๔ %
อัสฟอลท์	๒ %
LPG	๑ %
สูญเสียระหว่างการกลั่น	๕ %

ตารางที่ ๒๗

เปอร์เซ็นต์ของการบริโภคและการกลั่นของผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

ผลิตภัณฑ์	๑๙๗๔		๑๙๗๕	
	การกลั่น (%)	การบริโภค (%)	การกลั่น (%)	การบริโภค (%)
น้ำมันดีเซล	๒๕.๒๘	๓๕.๓๐	๒๖.๒๐	๓๓.๒๕
น้ำมันเตา	๓๒.๘๙	๓๑.๘๑	๓๒.๙๘	๓๑.๙๘
น้ำมันเบนซิน	๑๙.๙๘	๑๙.๑๐	๒๐.๙๓	๒๐.๙๔
น้ำมันเครื่องบิน	๘.๓๒	๘.๕๖	๙.๘๕	๙.๖๘
น้ำมันก๊าด	๓.๕๕	๒.๙๐	๒.๙๕	๒.๓๙
LPG	๒.๓๔	๑.๙๓	๒.๓๗	๒.๒๖

แหล่งที่มา : National Energy Administration Oil and Thailand

หนังสืออ้างอิง

๑. Tawin Nilbai "The Total Demand for Crude Oil in Thailand "
Faculty of Economics, Thammasat University
๒. พรายพล คุ่มทรัพย์ "การวิเคราะห์ปัญหาและนโยบายน้ำมันของไทย" วารสาร
ธรรมศาสตร์ เมษายน-มิถุนายน ๒๕๒๑
๓. วารสารเศรษฐกิจ ธนาคารกรุงเทพ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๐
๔. จารุบุตร เรืองสุวรรณ "น้ำมันปิโตรเลียม" ขาวพาณิชย์ ฉบับพิเศษ ๑ มีนาคม
๒๕๒๐
๕. พระราชบัญญัติน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๒๑ รวบรวมโดย ร้อยตำรวจโทเสถียร
วิชัยลักษณ์ กับ พันตำรวจเอก สืบวงศ์ วิชัยลักษณ์ นิติเวช
๖. พระราชบัญญัติภาษีเงินได้ปิโตรเลียม พ.ศ. ๒๕๑๔ รวบรวมโดยร้อยตำรวจโทเสถียร
วิชัยลักษณ์ กับ พันตำรวจเอกสืบวงศ์ วิชัยลักษณ์ นิติเวช
๗. พระราชบัญญัติปิโตรเลียม พ.ศ. ๒๕๑๔ รวบรวมโดยร้อยตำรวจโทเสถียร
วิชัยลักษณ์ กับ พันตำรวจเอกสืบวงศ์ วิชัยลักษณ์ นิติเวช
๘. พระราชบัญญัติว่าด้วยการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง พุทธศักราช ๒๔๙๔ รวบรวมโดย
ร้อยตำรวจโทเสถียร วิชัยลักษณ์ กับ พันตำรวจเอกสืบวงศ์ วิชัยลักษณ์ นิติเวช
๙. พระราชกำหนด แก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๑๖
รวบรวมโดย ร้อยตำรวจโทเสถียร วิชัยลักษณ์ กับ พันตำรวจเอกสืบวงศ์ วิชัยลักษณ์
นิติเวช
๑๐. ร.อ.ชาญชัย ชาญชัยศึก น้ำมัน วารสารกลีกรไทย ปีที่ ๔ ฉบับที่ ๑ เมษายน-
มิถุนายน ๒๕๑๔

๑๑. "ภาณีน้ำมันใครแบกภาระ" ประชาชาติธุรกิจ วันที่ ๓ - ๕ กันยายน ๒๕๒๑
๑๒. "ผลกระทบจากการขึ้นราคาน้ำมันดิบ ปี ๒๕๒๐" ส่วนวิจัยเศรษฐกิจ ฝ่ายวิจัยและวางแผน ธนาคารกรุงเทพ จำกัด
๑๓. "การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย : รัฐวิสาหกิจ ? " สยามรัฐ ๓๐ กันยายน ๒๕๒๑
๑๔. "รวมกลุ่มสู้โอเปค" ข่าวพาณิชย์ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๒๑