



ประเด็นท้าทายจากพฤติกรรมผู้ใช้รถ

สร้างแรงกระตุ้นใหม่ เพิ่มอุปสงค์น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพในอนาคต

CURRENT ISSUE

ปีที่ 26 ฉบับที่ 3088

วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2563

▶ ประเด็นสำคัญ

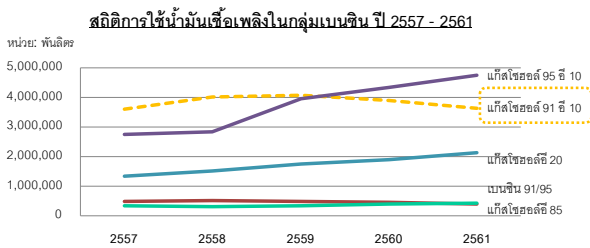
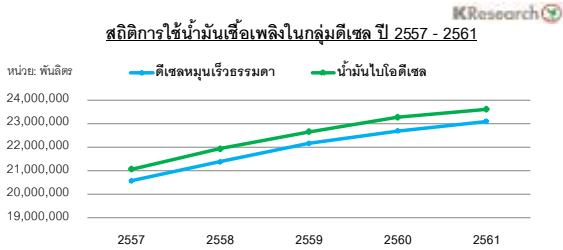
- **ที่ผ่านมา** มาตรการสนับสนุนการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพผ่านการปรับโครงสร้างราคาได้เป็นผลให้เกิดความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง แต่พบว่าปริมาณความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพที่ถูกผสมในสัดส่วนที่สูงนั้นยังมีความต้องการไม่สูงเท่าที่ควร แม้จะมีระดับราคาที่ดึงดูด
- **ในวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป น้ำมันดีเซล B10 ได้ถูกกำหนดให้เป็นน้ำมันเกรดพื้นฐาน** และในระยะข้างหน้า น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 จะถูกวางแผนให้เป็นน้ำมันเกรดพื้นฐานเช่นกันในช่วงกลางปี 63 ซึ่งเป็นไปเพื่อส่งเสริมให้มีปริมาณการใช้มากขึ้น อย่างไรก็ตาม **ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า การพิจารณาปัจจัยอื่นๆ ที่เป็นประเด็นความท้าทายในการสร้างอุปสงค์น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ อย่างพฤติกรรมทางเลือกใช้น้ำมัน ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรให้ความสำคัญต่อไป**
- **ทั้งนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า** เมื่อประเด็นข้างต้นได้รับการพิจารณาแก้ไขสำเร็จ ย่อมส่งผลเกิดความยั่งยืนของใช้น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ ซึ่งรถเติมน้ำมันไบโอดีเซล B10 เพิ่มทุกๆ ร้อยละ 1 จะทำให้ความต้องการน้ำมันดีเซล B10 เพิ่มขึ้นถึงประมาณ 340 ล้านลิตร และการที่รถเติมน้ำมัน E20 ทุกๆ ร้อยละ 1 จะทำให้ความต้องการน้ำมันเบนซิน E20 เพิ่มขึ้นราว 60 ล้านลิตร

ประเทศไทยได้ส่งเสริมการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพมาอย่างยาวนานด้วยเหตุผลหลายประการ อาทิ เพื่อสร้างความมั่นคงด้านพลังงาน การสร้างสมดุลพืชพลังงานทั้งระบบ การแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กจากการคมนาคม ดังนั้น เพื่อให้ประโยชน์ของน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพส่งผลอย่างต่อเนื่อง จึงเกิดบังคับให้น้ำมันดีเซล B10 เป็นน้ำมันเกรดพื้นฐาน ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 และจัดจำหน่ายพร้อมกันหลายสถานีทั่วประเทศ ในวันที่ 1 มีนาคม 2563 ซึ่งจะคง B7 และ B20 ให้เป็นน้ำมันทางเลือก ทั้งนี้ ในช่วงกลางปี 2563 นั้นจะเริ่มส่งเสริมน้ำมันในกลุ่มเบนซินเช่นกัน โดยน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 จะถูกกำหนดให้เป็นน้ำมันเกรดพื้นฐาน ในขณะที่น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 E10 จะถูกวางแผนประกาศยกเลิกใช้

ที่ผ่านมา การดำเนินงานภายใต้มาตรการสนับสนุนจากภาครัฐได้พิสูจน์แล้วว่ากลไกสนับสนุนผ่านการปรับโครงสร้างราคา ประกอบกับการสนับสนุนผ่านค่ายรถยนต์นั้นยังคงมีความจำเป็นและเป็นผลให้ความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง หากแต่ยังไม่เพียงพอที่จะหนุนให้ความต้องการเติบโตเต็มที่ เนื่องจากอุปสงค์น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพยังคงได้รับอิทธิพลจากพฤติกรรมของผู้ใช้รถบางกลุ่มที่ยังขาดความมั่นใจในประสิทธิภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ ดังนั้น การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ใช้รถควบคู่กันไปกับการใช้กลไกราคาจึงมีส่วนหนุนให้อุปสงค์น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพเติบโตอย่างยั่งยืน

การสนับสนุนด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพนั้นยังสำคัญ แต่ไม่ทำให้ปริมาณการใช้สูงขึ้นเท่าที่ควร

ที่ผ่านมา ความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพทั้งกลุ่มน้ำมันดีเซลและเบนซินนั้นเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง จากแรงหนุนของกลไกราคาและการเพิ่มขึ้นของรถที่รองรับน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ อย่างไรก็ตาม แม้จะน้ำมันที่มีสัดส่วนผสมของน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพจะมีราคาที่ดึงดูดจากการสนับสนุนจากภาครัฐ

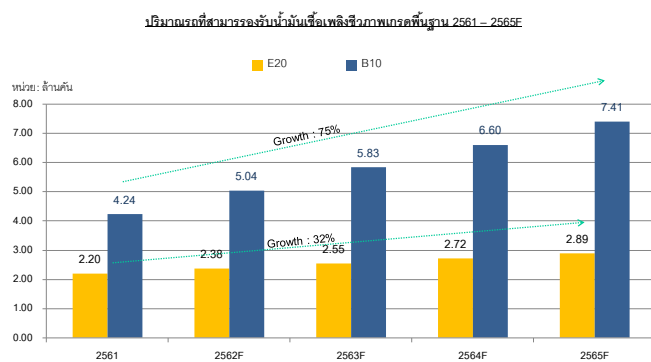


ที่มา: กระทรวงพลังงาน, รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรรมไทย

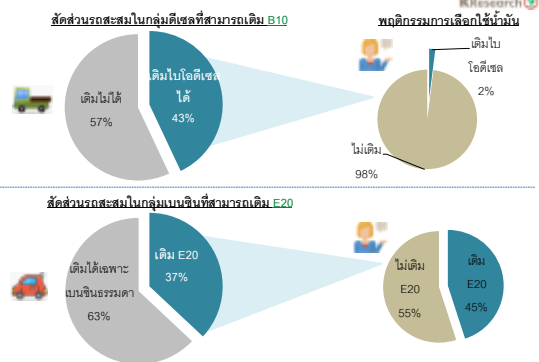
ผู้ใช้รถในกลุ่มน้ำมันดีเซลมีพฤติกรรมการเติมน้ำมันดีเซลธรรมดาซึ่งไม่มีการผสมน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพที่อัตราการเติบโตเฉลี่ย (CAGR) ร้อยละ 2.3 สูงกว่าน้ำมันไบโอดีเซลซึ่งมีราคาถูกกว่าแต่กลับมีอัตราการเติบโตเฉลี่ย (CAGR) เพียงร้อยละ 0.4 และในช่วงระยะเวลาดังกล่าว ผู้ใช้รถในกลุ่มน้ำมันเบนซินมีการเติม แก๊สโซฮอล์ 95 E10 ที่อัตราการเติบโตเฉลี่ย (CAGR) ร้อยละ 12 ในขณะที่มีการเติมแก๊สโซฮอล์ E20 ซึ่งมีส่วนผสมเอทานอลมากกว่าแต่มีราคาถูกกว่าที่อัตราการเติบโตเฉลี่ย (CAGR) เพียงร้อยละ 10

ดังนั้น จากการดำเนินมาตรการภายใต้การสนับสนุนน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพจากภาครัฐผ่านการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันได้เป็นการแสดงให้เห็นว่ามาตรการเหล่านี้เป็นสิ่งจำเป็นและเป็นผลให้ความต้องการเพิ่มมากขึ้นตามการเติบโตของเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม การสนับสนุนดังกล่าวยังไม่เพียงพอสำหรับการสร้างอุปสงค์น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพให้มีความต้องการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญและยั่งยืน

แม้ว่าในอนาคตจำนวนรถที่สามารถรองรับน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพได้จะมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยภายในปี 2565 คาดว่า จำนวนรถที่สามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพได้จะเพิ่มขึ้นจากปี 2561 โดยรถที่สามารถรองรับ B10 ได้ขยายตัวราวร้อยละ 75 และรถที่สามารถรองรับ E20 ได้ขยายตัวร้อยละ 32 แต่ที่ผ่านมามีประเด็นเรื่องพฤติกรรมผู้ใช้รถที่มีการเติมน้ำมันไม่ตรงตามคุณสมบัติของรถยังคงเป็นปัจจัยที่ท้าทาย โดยสาเหตุที่ผู้ใช้รถมีพฤติกรรมเช่นนี้เนื่องจากความกังวลเกี่ยวกับประสิทธิภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพที่อาจจะส่งผลกระทบต่อเครื่องยนต์หรือความกังวลว่าจะทำให้มีผลต่ออัตราเร่งลดลง จากข้อมูลสถิติพบว่า สัดส่วนของรถที่เติมน้ำมันไบโอดีเซลได้มีปริมาณร้อยละ 43 ของกลุ่มรถดีเซลทั้งหมด แต่ในกลุ่ม



ที่มา: กรมการขนส่งทางบก, กระทรวงพลังงาน, รวบรวมและคำนวณโดยศูนย์วิจัยกสิกรรมไทย
หมายเหตุ: ปริมาณรถที่สะสม ณ ธันวาคม 2561

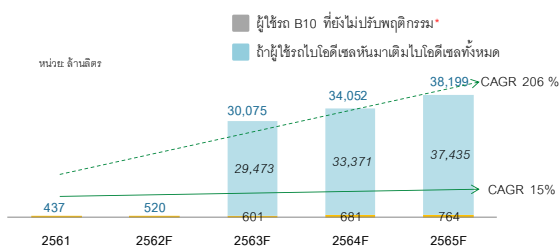


ที่มา: กรมการขนส่งทางบก, กระทรวงพลังงาน, รวบรวมและคำนวณโดยศูนย์วิจัยกสิกรรมไทย
หมายเหตุ: ปริมาณรถที่สะสม ณ ธันวาคม 2561

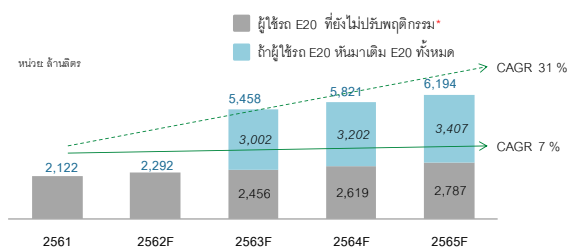
นี้กลับมีผู้เลือกเติมน้ำมันไบโอดีเซลเพียงร้อยละ 2 ของรถที่สามารถรองรับไบโอดีเซล ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับสัดส่วนของรถที่สามารถเติมน้ำมันเบนซิน E20 ได้ที่มีสัดส่วนถึงร้อยละ 37 ของรถกลุ่มเบนซินทั้งหมด และในกลุ่มดังกล่าวมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 45¹ ที่เลือกเติม E20 ซึ่งผู้ใช้รถ E20 ส่วนใหญ่มักจะเติมน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของเอทานอลในระดับต่ำ แม้ว่าจะมีราคาสูงกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีเอทานอลผสมมากกว่า

ดังนั้น หากต้องการกระตุ้นให้เกิดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพอย่างมีประสิทธิภาพด้วยการสร้างแรงจูงใจจากราคาอาจยังไม่เพียงพอ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญและมีส่วนทำให้ปริมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพเพิ่มขึ้นอย่างยั่งยืน โดยแนวทางการปรับพฤติกรรมอาจทำได้ ดังนี้ การปรับคุณสมบัติรถรุ่นใหม่โดยผู้ผลิตเพื่อให้สามารถรองรับน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพได้ตามนโยบายของรัฐ โดยอาจเพิ่มการรับรองมาตรฐานจากค่ายรถในรูปแบบของการให้ Warranty สำหรับความเสียหายของเครื่องยนต์จากการเลือกใช้น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ หรือการให้บริการดัดแปลงรถรุ่นเก่าที่มีมาตรฐาน และรวมไปถึงการสื่อสารข้อมูลที่เข้าใจง่ายและทั่วถึงเพื่อให้ผู้ใช้รถเกิดความเข้าใจมากขึ้น ซึ่งการดำเนินการข้างต้นจะเป็นการคลายความกังวลเกี่ยวกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับเครื่องยนต์และทำให้ผู้ใช้รถหันมาเลือกใช้น้ำมันที่ตรงตามประเภทของรถมากขึ้น **ซึ่งศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า** หากสามารถเปลี่ยนพฤติกรรมการเลือกใช้น้ำมันให้ตรงประเภทรถได้ทั้งหมดจะเป็นผลให้รถที่เลือกเติมน้ำมันไบโอดีเซล B10 เพิ่มทุกๆ ร้อยละ 1 จะทำให้ความต้องการน้ำมันดีเซล B10 เพิ่มขึ้นถึงประมาณ 340 ล้านลิตร และรถที่เลือกเติมเบนซิน E20 เพิ่มขึ้นทุกๆ ร้อยละ 1 จะทำให้ความต้องการน้ำมันเบนซิน E20 เพิ่มขึ้นราว 60 ล้านลิตร

ความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงไบโอดีเซล ตั้งแต่ปี 2561 – 2565F



ความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงเบนซิน E20 ตั้งแต่ปี 2561 – 2565F



▲ รถเดิมเพิ่มขึ้น 1% -> ความต้องการน้ำมันไบโอดีเซล เพิ่มขึ้นเฉลี่ย 340 ล้านลิตร ▲ รถเดิมเพิ่มขึ้น 1% -> ความต้องการน้ำมัน E20 เพิ่มขึ้นเฉลี่ย 60 ล้านลิตร

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก, กระทรวงพลังงาน รวมรวมและคำนวณโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย
หมายเหตุ: ปริมาณรถที่สะสม ณ ธันวาคม 2561

*คำนวณความต้องการน้ำมันในอนาคตจากปริมาณรถที่มีมาตรการสนับสนุนด้านราคา

เมื่อวิเคราะห์ถึงกรณีของการใช้เพียงกลไกราคาและการเพิ่มขึ้นของรถใหม่ที่รองรับเชื้อเพลิงชีวภาพต่ออุปสงค์น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพในขณะที่พฤติกรรมผู้ใช้รถไม่เปลี่ยนในช่วงปี 2561 - 2565 ความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิง B10 จะมีอัตราการเติบโต (CAGR) ร้อยละ 15 ในขณะที่น้ำมันเชื้อเพลิง E20 อยู่ที่ร้อยละ 7 ในทางกลับกัน หากพฤติกรรมผู้ใช้รถสามารถปรับเปลี่ยนได้ทั้งหมดย่อมจะทำให้เกิดผลดีต่อทั้งระบบในห่วงโซ่อุปทานในอนาคต ไม่ว่าจะเป็นอัตราการเติบโต (CAGR) ของน้ำมันไบโอดีเซล B10 ที่จะสามารถขยายตัวสูงสุดถึงร้อยละ 206 และน้ำมันเบนซิน E20 สูงสุดกว่าร้อยละ 31 ในช่วงเวลาดังกล่าว

การเพิ่มขึ้นของอุปสงค์น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพดังกล่าวจะส่งผลให้โรงงานผลิตเกิดความประหยัดจากขนาด (Economy of scale) และยิ่งส่งผลดีต่อเกษตรกรในการลดปัญหาผลผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพทางการเกษตรล้มตลาด พร้อมทั้งพุงราคาสินค้าเกษตรให้มีเสถียรภาพมากขึ้น ช่วยให้ผลผลิตของพืชพลังงานถูกดูด

¹ กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน

ซับซ้อนมากขึ้น อาทิ การดูดซับปาล์มน้ำมันเพิ่มขึ้น 0.8 กิโลกรัม² เมื่อเกิดความต้องการน้ำมันไบโอดีเซล (B100) เพิ่มขึ้น 1 ลิตร และความต้องการกากน้ำตาลจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 5 กิโลกรัม หรือมันสำปะหลังเพิ่มขึ้นราว 6 กิโลกรัม เมื่อมีความต้องการผลิตเอทานอลเพิ่มขึ้น 1 ลิตร³ นอกจากนี้ ในส่วนของธุรกิจที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานรายอื่นอย่าง สถานีบริการน้ำมันที่ควรจัดเตรียมแผนให้เหมาะสมกับสถานการณ์ข้างหน้าที่อาจเกิดจากการปรับพฤติกรรมของผู้ใช้รถในอนาคต เช่น การวางแผนหิ้วจ่ายน้ำมัน ที่อาจมีความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพเพิ่มขึ้นในอนาคต

กล่าวโดยสรุป ศูนย์วิจัยกิจการไทยมองว่า ที่ผ่านมาแสดงให้เห็นว่าการสนับสนุนน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพผ่านมาตรการด้านราคา พร้อมกับการดำเนินการร่วมกับค่ายรถยนต์นั้นเป็นสิ่งสำคัญและทำให้เกิดแรงจูงใจระดับหนึ่ง โดยหากพิจารณาถึงศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจในแง่ของอุปสงค์และความสามารถในการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพแล้วนับได้ว่าไทยมีความพร้อมในระดับหนึ่ง แต่ประเด็นเรื่องพฤติกรรมของผู้บริโภคยังคงเป็นความท้าทายที่มีผลต่อการกระตุ้นให้เกิดความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพเพิ่มขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งนอกเหนือจากมาตรการของภาครัฐแล้ว เอกชนหรือภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างค่ายรถยนต์ที่อาจเข้ามาสร้างแรงจูงใจที่ไม่ใช่ราคา เช่น การรับประกันเครื่องยนต์เมื่อเติมน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ และการพัฒนาเครื่องยนต์สำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพที่มีประสิทธิภาพให้เทียบเท่ากับน้ำมันเชื้อเพลิงธรรมดา เป็นต้น รวมไปถึงการประชาสัมพันธ์ถึงข้อดีของเชื้อเพลิงชีวภาพที่ช่วยลดมลภาวะทางอากาศอย่าง PM2.5 เพื่อนำไปสู่ความมั่นคงและยั่งยืนของน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ รวมไปถึงการพัฒนาอุตสาหกรรมในห่วงโซ่อุปทานทั้งระบบไปพร้อมกันในอนาคตเพื่อลดการพึ่งพามาตรการจากรัฐ และก่อให้เกิดความยั่งยืนอย่างแท้จริง



Disclaimer

รายงานวิจัยฉบับนี้จัดทำเพื่อเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่น่าเชื่อถือ แต่บริษัทฯ มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด บริษัทฯอาจมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงข้อมูลได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสียหายทั้งสิ้น บริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบผู้ใช้อื่นๆบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็น หรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น

² สภาเกษตรกรแห่งชาติ

³ กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน