

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง ผลกระทบจากความผันผวนของราคาน้ำมันต่อผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน ในอำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ กำหนดขนาดตัวอย่างจำนวน 11 ราย จากผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมัน ในอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ 5 ยี่ห้อ ได้แก่ ปตท. เซลล์ เอสโซ่ เชฟรอน และบางจาก ผลการศึกษานำเสนอในรูปแบบของการบรรยายเชิงพรรณนา อธิบายประกอบตาราง โดยแบ่งออกเป็น 5 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 กระบวนการค่าน้ำมัน

ส่วนที่ 2 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ส่วนที่ 3 ผลกระทบในการดำเนินธุรกิจสถานีบริการน้ำมันเมื่อราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น

ส่วนที่ 4 วิธีการการดำเนินธุรกิจสถานีบริการน้ำมันเมื่อราคาน้ำมันมีความผันผวน

ส่วนที่ 5 ปัญหาและข้อเสนอแนะการดำเนินธุรกิจสถานีบริการน้ำมัน

4.1 กระบวนการค่าน้ำมัน

4.1.1 กระบวนการกลั่นน้ำมัน

ในกระบวนการกลั่นน้ำมันดิบ เพื่อเปลี่ยนสภาพน้ำมันดิบให้เป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปต่าง ๆ ตามความต้องการของตลาดที่แตกต่างกันตามประเภทของการใช้ประโยชน์ ซึ่งน้ำมันดิบ เมื่อนำมากลั่นจะได้น้ำมันสำเร็จรูปชนิดต่างๆ เช่น ก๊าซหุงต้ม น้ำมันเบนซินรถยนต์ น้ำมันดีเซล น้ำมันเครื่องบิน น้ำมันก๊าด น้ำมันเตา โดยไม่สามารถเลือกเฉพาะผลิตภัณฑ์ที่ต้องการ หรือเลือกเฉพาะผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าสูงในเชิงธุรกิจความจริงการกลั่นน้ำมันดิบเป็นเพียงการแยกสารประกอบ ในน้ำมันดิบที่มีจุดระเหยแตกต่างกันออกมา เกิดเป็นน้ำมันสำเร็จรูปชนิดต่างๆ สามารถทำให้เกิด "มูลค่า" ได้ ด้วยการบริหารจัดการทางธุรกิจที่ดี น้ำมันดิบแต่ละแหล่งจะให้ชนิดและคุณภาพของน้ำมันสำเร็จรูปแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับคุณลักษณะ บางแหล่งให้น้ำมันชนิดเบาซึ่งมีมูลค่าสูง เช่น ก๊าซหุงต้ม และน้ำมันเบนซิน ในปริมาณที่มาก แต่ได้น้ำมันชนิดหนักซึ่งมีมูลค่าต่ำ เช่น น้ำมันเตาใน

ปริมาณที่น้อย และแม้เทคโนโลยีการกลั่นในปัจจุบันจะพัฒนาขึ้น โรงกลั่นถูกออกแบบให้สามารถสร้างมูลค่าสูงสุดจากระบบผลิตได้อย่างเต็มที่ มีความยืดหยุ่นในการเลือกใช้วัตถุดิบ จากแหล่งต่างๆ โดยสามารถปรับเปลี่ยนระดับการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิง ชนิดต่างๆ ให้สอดคล้องกับความต้องการในประเทศ มีการสูญเสียน้อยลง แต่ก็ไม่สามารถกำหนดผลิตภัณฑ์ที่ต้องการได้ทั้งหมด



รูป 4.1 กระบวนการกลั่นน้ำมันดิบให้น้ำมันเชื้อเพลิงและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมต่างๆ

ที่มา : <http://www.oknation.net/blog/energyclinic/27> กันยายน 2553

ในกระบวนการกลั่นน้ำมันของแต่ละโรงกลั่นอาจแตกต่างกันบ้างขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น คุณสมบัติของน้ำมันดิบที่นำมากลั่น ชนิดและคุณภาพของผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปที่ต้องการ เทคโนโลยีของกระบวนการที่ใช้ แต่ทั่วไปกระบวนการกลั่นจะประกอบด้วยกรรมวิธีย่อยที่สำคัญดังนี้ (แผนกวิชาการน้ำมัน การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย, 2552: ระบบออนไลน์)

การกลั่นแยก (Separation)

กรรมวิธีการกลั่นแยกน้ำมันดิบ เป็นการแยกส่วนประกอบของน้ำมันดิบโดยวิธีทางกายภาพ ซึ่งจะใช้วิธีการกลั่นลำดับส่วน (Fractional Distillation) โดยใช้หลักความแตกต่างกันของจุดเดือดของสารประกอบไฮโดรคาร์บอนชนิดต่าง ๆ ในน้ำมันดิบ ซึ่งมีระดับแตกต่างกันตั้งแต่ –

151 องศาเซลเซียสขึ้นไปจนถึงหลายร้อยองศาเซลเซียส ด้วยคุณสมบัตินี้เองทำให้สามารถแยกสารประกอบไฮโดรคาร์บอนชนิดต่าง ๆ ที่รวมตัวกันอยู่ในน้ำมันดิบออกมาได้ ด้วยการให้น้ำมันดิบกลั่นตัวที่อุณหภูมิต่าง ๆ กัน

ในการกลั่นลำดับส่วนน้ำมันดิบจะถูกส่งผ่านเข้าไปในท่อเหล็กซึ่งเรียงแถวอยู่ในเตาเผาเพื่อให้ความร้อนจนน้ำมันดิบมีอุณหภูมิประมาณ 315-371 °C (600-700 °F) หลังจากนั้นน้ำมันดิบร้อนรวมทั้งไอร้อนจะไหลผ่านเข้าไปในหอกลั่นบรรยากาศ แล้วจะกลั่นตัวเป็นของเหลวบนถาดที่เรียงกันเป็นชั้น ๆ หลายสิบชั้นในหอกลั่น ไอร้อนจะกลั่นตัวเป็นของเหลวในถาดชั้นใด ก็ขึ้นอยู่กับช่วงจุดเดือดของน้ำมันส่วนนั้น โดยผลิตภัณฑ์ที่มีจุดเดือดต่ำสุดจะกลั่นตัวออกมาที่ส่วนบนสุดของหอกลั่น และถัดลงมาก็จะได้ผลิตภัณฑ์ที่มีจุดเดือดสูงขึ้นตามลำดับ ส่วนต่าง ๆ ของน้ำมันดิบที่แยกออกมาได้นี้เรียกว่า “ผลิตภัณฑ์โดยตรง”

การเปลี่ยนโครงสร้างทางเคมี (Chemical Conversion)

การเปลี่ยนโครงสร้างทางเคมี คือการเปลี่ยนแปลงโมเลกุลหรือโครงสร้างทางเคมีใหม่เพื่อให้ได้คุณภาพของน้ำมันเหมาะสมกับความต้องการใช้ประโยชน์มากขึ้น ทำให้ได้ผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่ามากขึ้น

ผลิตภัณฑ์ที่ได้รับจากการกลั่นลำดับส่วน อาจมีปริมาณไม่เพียงพอกับปริมาณที่ต้องการใช้ ฉะนั้นผู้กลั่นน้ำมันจึงต้องหาทางผลิต ผลิตภัณฑ์ที่เป็นที่ต้องการของตลาดให้ได้มากขึ้น โดยทำการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างโมเลกุลจากน้ำมันชนิดอื่นให้เป็นผลิตภัณฑ์ที่ต้องการ

หลักพื้นฐานของกรรมวิธีแบบนี้ ได้แก่ การทำให้โมเลกุลของน้ำมันแตกตัวด้วยความร้อน (Thermal Cracking) หรือทำให้แตกตัวด้วยสารเร่งปฏิกิริยา (Catalytic Cracking) หรือการรวมโครงสร้างโมเลกุลของน้ำมันเบาให้ได้โมเลกุลที่หนักขึ้น (Polymerization) นอกจากนี้ยังมีวิธีอื่น ๆ อีก เช่น วิธีไอโซเมอไรเซชัน (Isomerization) วิธีปฏิรูปด้วยสารเร่งปฏิกิริยา (Catalytic Reforming) ที่เป็นการจัดรูปโมเลกุลของน้ำมันใหม่เพื่อให้มีค่าออกเทนสูงขึ้น

การปรับปรุงคุณภาพ (Treating)

ผลิตภัณฑ์ที่ได้รับจากกรรมวิธีการกลั่นลำดับส่วนและการเปลี่ยนโครงสร้างทางเคมี บางครั้งอาจยังมีคุณภาพไม่เหมาะสม เนื่องจากมีสิ่งเจือปนที่ไม่พึงประสงค์ เช่น กำมะถัน หรือสารแปลกปลอมต่าง ๆ ซึ่งจำเป็นต้องกำจัดออกด้วยวิธีการปรับปรุงคุณภาพเสียก่อน

กรรมวิธีการปรับปรุงคุณภาพที่สำคัญ ได้แก่ การขจัดกำมะถันออกจากน้ำมันโดยใช้ก๊าซไฮโดรเจนทำปฏิกิริยากับสารกำมะถันในน้ำมันและใช้สารเร่งปฏิกิริยาเข้าช่วยเปลี่ยนก๊าซไฮโดรเจนซัลไฟด์ ซึ่งนอกจากคุณภาพจะดีขึ้นแล้ว ยังช่วยให้น้ำมันมีสีและกลิ่นที่ดีขึ้นด้วย

การผสม (Blending)

การผสม คือการนำน้ำมันชนิดต่าง ๆ ที่ผ่านกรรมวิธีดังกล่าวข้างต้นมาผสมกันตามสัดส่วนที่เหมาะสม เพื่อให้ได้ผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปตามมาตรฐานที่กำหนด เช่น การผสมน้ำมันเบนซินให้ได้ค่าออกเทนตามมาตรฐาน

ปัจจุบัน ประเทศไทยมีความต้องการน้ำมันดีเซลเป็นอันดับ 1 อย่างไรก็ตาม การกลั่นแต่ละครั้งจะได้น้ำมันดีเซลเพียง 38% เท่านั้น น้ำมันเชื้อเพลิงอื่นๆ ที่มีราคาสูงกว่าน้ำมันดิบ คือน้ำมันเบนซิน น้ำมันอากาศยาน น้ำมันก๊าด เมื่อคิดรวมกับน้ำมันดีเซลแล้ว จึงมีน้ำมันเชื้อเพลิงที่ให้กำไรเพียง 70% อีกราว 30% เป็นผลิตภัณฑ์ที่ได้ราคาต่ำกว่าน้ำมันดิบ คือ ก๊าซหุงต้ม (ราคาต่ำเนื่องจากรัฐบาลควบคุมราคา) น้ำมันเตา และ ยางมะตอย ด้วยเหตุนี้ แม้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดยเฉพาะน้ำมันดีเซลและเบนซินจะปรับตัวสูงขึ้น ก็ไม่ได้หมายความว่าจะทำให้โรงกลั่นได้กำไรมากขึ้น เนื่องจาก "ค่าการกลั่น" ไม่ได้มาจากผลต่างราคาของน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีราคาสูงชนิดเดียวเทียบกับราคาน้ำมันดิบ แต่ต้องคิดจากราคารวมของผลิตภัณฑ์ทุกชนิดที่ได้จากการกลั่น ที่มา : <http://www.oknation.net/blog/energyclinic/27> กันยายน 2553

วงจรของธุรกิจโรงกลั่นน้ำมันมีความผันผวนสูง ในช่วงวิกฤติเศรษฐกิจที่ผ่านมาซึ่งเป็นช่วงขาลงของธุรกิจ โรงกลั่นน้ำมันขนาดใหญ่ในประเทศไทยแทบทุกแห่งต่างประสบกับการขาดทุนเป็นจำนวนมากจนไม่สามารถชำระหนี้สินได้ ต้องปรับโครงสร้างหนี้ และเพิ่มทุนเป็นจำนวนมากเพื่อให้มีเงินทุนเพียงพอในการดำเนินธุรกิจต่อไปได้ เพิ่งจะเริ่มมีกำไรเมื่อ 2-3 ปี ที่ผ่าน มา จนถึงวันนี้ถือว่าอยู่ในช่วงขาขึ้น เนื่องจากมีค่าการกลั่นสูงกว่าเกณฑ์เฉลี่ยปกติ ผลกำไรที่เกิดขึ้นบริษัทนำไปลดขาดทุนสะสมในช่วงที่ผ่านมา แต่ก็ไม่สามารถคาดเดาได้ว่าภาวะเช่นนี้จะอยู่ได้นานเพียงใด

ค่าการกลั่นเกิดจากราคา ณ โรงกลั่น ของน้ำมันสำเร็จรูปที่โรงกลั่นผลิตได้เฉลี่ยตามสัดส่วนปริมาณการผลิตของน้ำมันสำเร็จรูปชนิดต่างๆ ที่กลั่นได้ หักด้วยต้นทุนวัตถุดิบ คือ ราคา น้ำมันดิบรวมกับค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการนำเข้า เช่น ค่าขนส่ง แต่รายได้จากการกลั่นนี้ยังไม่ได้หักค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่ว่าจะเป็นค่าน้ำ ค่าไฟฟ้า สารเคมี ค่าซ่อมบำรุง และค่าแรงต่างๆ เป็นต้น ซึ่งโรงกลั่นน้ำมันแต่ละแห่งจะมีค่าการกลั่นที่ไม่เท่ากัน เนื่องจากมีกระบวนการผลิตที่แตกต่างกันทำให้ได้ผลผลิตน้ำมันสำเร็จรูปชนิดต่างๆ ในสัดส่วนที่ไม่เท่ากัน แม้จะใช้น้ำมันดิบประเภทเดียวกันก็ตาม

4.1.2 กระบวนการขนส่งน้ำมัน

โดยในปัจจุบันอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทยใช้วิธีการจัดส่งน้ำมันอยู่ 3 ประเภท เพื่อส่งให้ถึงผู้บริโภค (End Users) ซึ่งคำนึงถึงความสะดวก ปลอดภัย ลดต้นทุน การรักษาสิ่งแวดล้อม โดยทั่วไปจัดส่งอยู่ 3 ประเภทดังนี้

1) การรับส่งโดยเรือบรรทุกน้ำมันจากท่าโรงกลั่นต้นทาง ส่งไปยังถังเก็บเพื่อรอการจำหน่ายของผู้ค้าน้ำมันตามพระราชบัญญัติมาตรา 7 ซึ่งถังเก็บเหล่านั้นจะต้องได้รับการอนุญาตให้เป็นถังเก็บน้ำมันที่มีมาตรฐานด้านความปลอดภัยทั้งถังเก็บ ท่อส่งน้ำมัน และหัวจ่ายน้ำมัน ซึ่งคำนวณรับรองปริมาตรโดยกรมสรรพสามิต ซึ่งรับรองตารางคำนวณของถังเก็บเพื่อการคำนวณภาษี ทั้งนี้เรือบรรทุกน้ำมันจะต้องอายุไม่เกิน 30 ปี เพื่อความสะดวกในการซื้อประกันภัยทางน้ำทันทีที่ต่อท่อรับจากโรงกลั่นเข้าสู่ท่อรับของเรือ จนต่อเรือเดินทางถึงท่อรับปลายทาง การรับ-จ่ายน้ำมันนั้น โดยปกติจะมีเจ้าหน้าที่หน่วยงานสรรพสามิตคุมยอดจ่ายที่ต้นทางเพื่อคำนวณภาษีประเภทต่าง ๆ ซึ่งผู้ซื้อ-ผู้ขายอาจจะจ้างบริษัทเซอร์เวย์ย์เข้าตรวจสอบทั้งปริมาณและคุณภาพของน้ำมัน ค่าระวางบรรทุกจากโรงกลั่นแถบระยอง, ศรีราชา , กรุงเทพฯ ส่งถึงคลังเก็บริมน้ำแถบจังหวัดสมุทรปราการ สมุทรสงคราม สมุทรสาคร เพชรบุรี ชุมพร จะอยู่ระหว่าง 13-24 สตางค์ต่อลิตร ขึ้นอยู่กับระยะทางและราคาน้ำมันในขณะนั้น การขนส่งประเภทนี้อาจจะล่าช้า แต่บรรทุกได้คราวละตั้งแต่ 2 ล้านลิตร ถึง 6-8 ล้านลิตร ซึ่งวิธีนี้อาจส่งผลกระทบต่อกำไร-ขาดทุนเนื่องจากการปรับราคาน้ำมัน หรือการปรับโครงสร้างภาษีน้ำมัน องค์การอุตสาหกรรมน้ำมันในประเทศไทยส่วนใหญ่จะบรรทุกน้ำมันชนิดเดียว เนื่องจากการบรรทุกน้ำมันต่างชนิดอาจเกิดการปนเปื้อนจากการรั่วของถังเก็บในเรือ ส่งผลให้น้ำมันมีคุณภาพไม่ตรงตามที่กฎหมายกำหนด จะผิดกฎหมายถ้านำไปจำหน่าย การขนส่งประเภทนี้อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ-บาดเจ็บของน้ำมันได้เนื่องจากเป็นผลิตภัณฑ์เหลว ซึ่งอาจเกิดการระเหยระเหิดได้ โดยทั่วไปกรมสรรพสามิตได้กำหนดเกณฑ์การสูญหาย-บาดเจ็บจากการบรรทุกและสูงขึ้นถังเก็บของเรือไว้ไม่สูง-บาดเจ็บกว่าร้อยละ 0.25 เพื่อการจัดเก็บภาษีกรณีเกิดการสูญหาย-บาดเจ็บ เป็นการขนส่งจากผู้ผลิตถึงผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่หรือเรือประมง

2) การรับส่งน้ำมันโดยรถบรรทุกน้ำมัน เป็นวิธีการขนส่งน้ำมันที่รวดเร็วและสะดวกต่อการควบคุมราคา และ ปริมาณ มีทั้งประเภทจ้างรถบรรทุกมาขนส่งน้ำมัน หรือเจ้าของสินค้ามีรถบรรทุกน้ำมันเป็นของตนเอง ซึ่งต้องผ่านการตรวจสอบสภาพรถและพนักงานขับรถต้องเข้ารับการอบรม ทั้งนี้เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยที่จัดรับ-ส่งน้ำมัน ซึ่งแต่ละโรงกลั่นจะกำหนดมาตรฐานและหลักเกณฑ์ไว้ตามกฎระเบียบของอุตสาหกรรมน้ำมันในโลก วิธีการขนส่งประเภทนี้ค่อนข้างเสี่ยงไม่มากต่อความผันผวนของราคาที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงราคาในตลาดและการปรับ

โครงสร้างภาษี ซึ่งมีขนาดตั้งแต่ 15,000 ลิตร – 60,000 ลิตร ภายในถึงเก็บจะแบ่งเป็นช่อง ๆ ไว้เพื่อรองรับตามความต้องการสั่งซื้อซึ่งอาจมีน้ำมันหลายชนิด ค่าขนส่งขึ้นอยู่กับระยะทางและราคาน้ำมันในขณะนั้น ซึ่งส่งผลให้ราคาน้ำมันสถานีน้ำมันแตกต่างกัน เช่นราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วในสถานีจำหน่ายน้ำมันในกรุงเทพมหานคร ราคา 29.99 บาทต่อลิตร แต่ราคาหน้าสถานีบริการน้ำมันที่เชียงใหม่ดีเซลหมุนเร็ว จะขายกันที่ราคา 30.79 บาทต่อลิตร เพราะมีค่าขนส่งเป็นตัวแปรร่วมอยู่ การขนส่งโดยรถบรรทุกน้ำมันมักจะประสบกับปัญหาน้ำมันหายระหว่างทางทั้งจากอุบัติเหตุ man error หรือการลักขโมย เป็นการขนส่ง ที่ผู้ขายซึ่งเป็นโรงกลั่นขายให้กับผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ และผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่สามารถตัดค่าใช้จ่ายโดยขายต่อให้กับลูกค้าของตนได้ ซึ่งผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่จะต้องเปิดเอกสารการสั่งซื้อที่ระบุชื่อที่อยู่ลูกค้าของตนกำกับไว้ด้วยเพื่อให้ตรงกับเอกสารที่พนักงานขับรถต้องนำไปส่งมอบพร้อมน้ำมันให้กับลูกค้าปลายทางทั้งประเภทสถานีบริการน้ำมันและอุตสาหกรรมอื่นหรือผู้ใช้

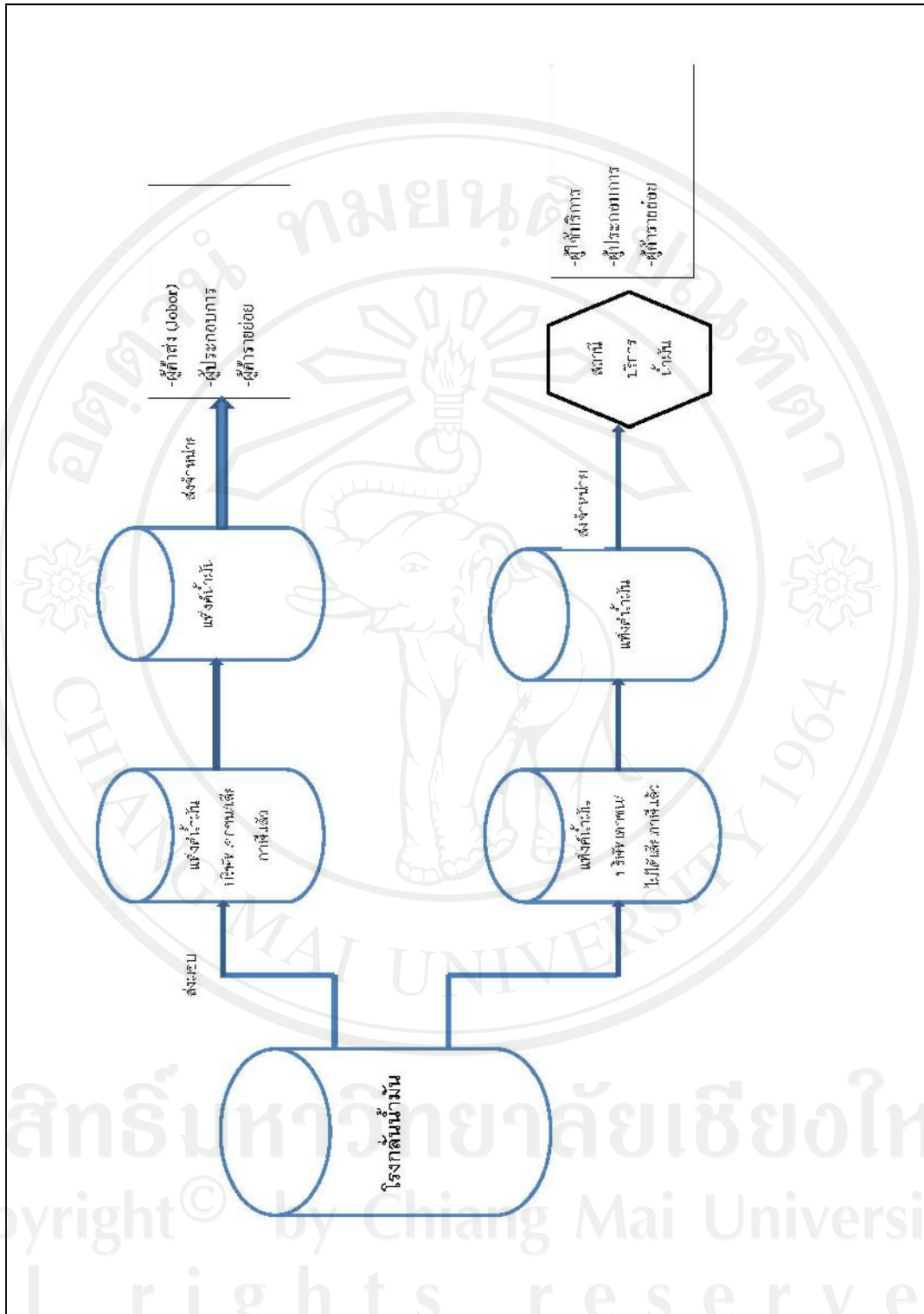
3) การขนส่งน้ำมันทางท่อ ปัจจุบันประเทศไทยขนส่งทางท่อโดยบริษัทแท็บไลน์และบริษัทขนส่งทางท่อ รับน้ำมันจากโรงกลั่นส่งไปทางท่อไปรับน้ำมันที่ปลายทางซึ่งมีที่ บางปะอิน ลำลูกกา และสระบุรี เพื่อความสะดวกในการขนส่งต่อไปยังภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การรับส่งทางท่อนี้ ผู้ขายจะตัดยอดขายที่ต้นท่อซึ่งเชื่อมต่อกับแท่งค้ำรองรับการจำหน่ายของโรงกลั่นซึ่งเจ้าหน้าที่สรรพสามิตคำนวณภาษีที่ต้นท่อ สำหรับผู้ซื้อที่ปลายทาง ผู้ซื้อรับผิดชอบค่าขนส่งทางท่อเอง กรณีนี้โรงกลั่นต้นทางสามารถส่งทางท่อให้ลูกค้าได้คราวละหลายล้านลิตร แต่ต้องเปิดเอกสารการซื้อซึ่งแจ้งยอดปริมาณที่ชัดเจน การจำหน่ายและการรับที่ปลายทางจะรับตามปริมาณตรงกันกับที่ต้นท่อส่ง การขนส่งประเภทนี้ไม่ใคร่พบการสูญหายขาดเกินจากท่อแต่จะมักพบเมื่อผู้ซื้อส่งรถบรรทุกน้ำมันเข้าไปรับที่ปลายทางและนำส่งถึงที่หมาย วิธีนี้ผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่สามารถขายต่อให้กับลูกค้าของตนได้เช่นเดียวกับข้อ 2. ค่าขนส่งทางท่อปัจจุบัน

กทม. ถึง บางปะอิน ลิตรละ .17 สตางค์ (รวมค่าปฏิบัติการสูบจ่าย)

ศรีราชา ถึง ลำลูกกา ลิตรละ 18 สตางค์ (รวมค่าปฏิบัติการสูบจ่าย)

ศรีราชา ถึง สระบุรี ลิตรละ 28 สตางค์ (รวมค่าปฏิบัติการสูบจ่าย)

วิธีการจัดส่งประเภทนี้ปลอดภัย ไม่สูญหาย อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม จากต้นท่อถึงปลายทาง แต่ยังมีปัญหาเมื่อรถบรรทุกน้ำมันเข้าไปรับจากปลายทางเพื่อส่งต่อ

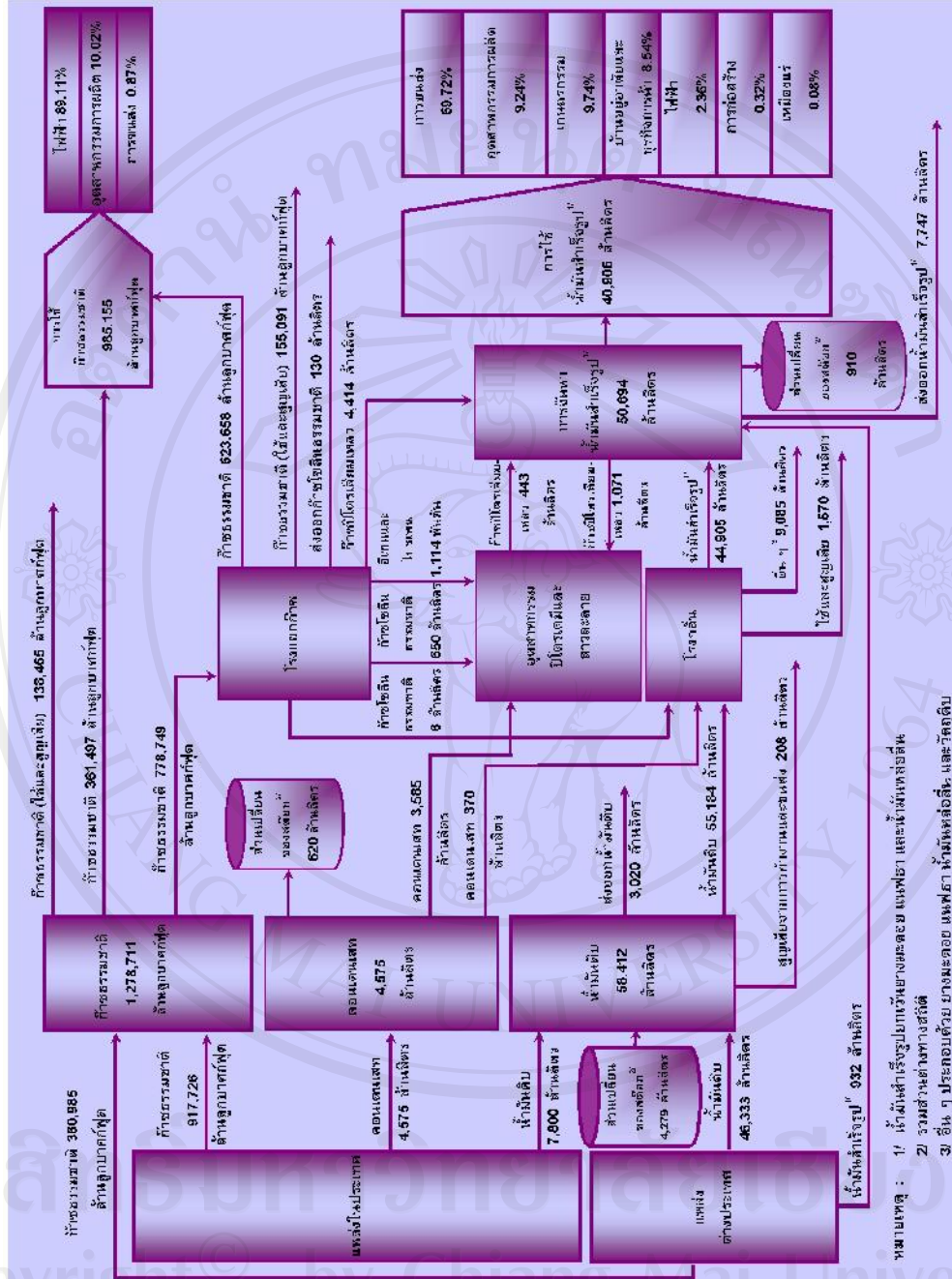


รูป 4.2 กระบวนการจำหน่ายน้ำมันจากโรงกลั่นสู่ผู้บริโภค

มือบกลางวัน ใช้โมแกสพื้นฐานผสม								
28/9/54	2.670	2.150	2.150	2.150	2.150	0.790	2.150	2.150
ไทยออยล์	D	เบนซิน	ไรสาร	แก๊ส ข/ส95	แก๊ส ข/ส95	D	แก๊ส ข/ส91	แก๊ส ข/ส95
มือบ 26/9/54	115.630	116.980	116.980	116.980	116.980	118.300	116.980	116.980
มือบ 27/9/54	118.300	119.130	119.130	119.130	119.130	119.090	119.130	119.130
ราคามือบเฉลี่ย 2 วัน	116.965	118.055	118.055	118.055	118.055	118.695	118.055	118.055
พรีเมียม	2.1500	(0.3500)	1.6000	1.6000	1.6000	2.1500	2.7500	3.7500
ค่าขนส่งน้ำมันดิบ AFRA	0.9221	0.8093	0.8187	0.8187	0.8187	0.9221	0.0000	0.0000
	120.0371	118.5143	120.4737	120.4737	120.4737	121.7671	120.8050	121.8050
ค่าประกันภัยน้ำมันดิบ = 0.084%	0.1008	0.0996	0.1012	0.1012	0.1012	0.1008	0.0000	0.0000
	120.1379	118.6139	120.5749	120.5749	120.5749	121.8679	120.8050	121.8050
ค่าสูญหาย-ขาดเกิน = 0.5%	0.6007	0.5931	0.6029	0.6029	0.6029	0.6007	0.0000	0.0000
รวมเป็นต้นทุนหน้าโรงกลั่น	120.7386	119.2069	121.1778	121.1778	121.1778	122.4686	120.8050	121.8050
อัตราแลกเปลี่ยน	31.1572	31.1572	31.1572	31.1572	31.1572	31.1572	31.1572	31.1572
ราคาน้ำมันดิบ	23.3544	22.9203	23.3063	23.3111	23.3111	23.6890	23.2346	23.4317
คิด 95.8 % (D), 10% ไซสอล 91 (เขียว), 95 (ส้ม)	22.3735	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	22.6941	20.9112	21.0886
เมทิลเอทเทอร์ 26/9-2/10/54 = 33.39-3.9, เอทานอล 23.65	29.4900	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	29.4900	23.4000	23.4000
ค่าขนส่งโรงกลั่น B-100 เพื่อผลิต B2	0.1900	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.1900	0.5000	0.5000
รวม	29.6800	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	29.6800	23.9000	23.9000
คิด 4.2% (D), 10% gasohol	1.2466	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	1.2466	2.3900	2.3900
รวม	23.6201	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	23.9406	23.3012	23.4786
ค่าพรีเมียมพิเศษ 1.3 / 158.984 * อัตราแลกเปลี่ยน * 0.9816	0.0000	0.0000	0.5000	0.2501	0.2501	0.0000	0.0000	0.0000
รวม	0.0000	0.0000	0.0000	23.5612	23.5612	0.0000	23.3012	23.4786
คิด 90 % (แก๊ส ไซสอล)	0.0000	0.0000	0.0000	21.2051	21.2051	0.0000	0.0000	0.0000
เอทานอล 22.77 + 0.45 * 10% (แก๊ส ไซสอล) for q3 2011	0.0000	0.0000	0.0000	2.3220	2.3220	0.0000	0.0000	0.0000
ค่าผ่านท่อ July-Sep 2011	0.2711	0.2655	0.2655	0.2655	0.0300	0.2711	0.0000	0.0000
	23.8912	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	24.2117	0.0000	0.0000
สารเติมแต่ง	0.0000	0.0500	0.0500	0.0500	0.0500	0.0000	0.0000	0.0000
กองทุนน้ำมัน เริ่ม 27/8/54 เฉพาะ D, 91, 95 * ไซสอล ผล 31/8/54	0.0000	0.0000	0.0000	1.4000	1.4000	0.0000	0.0000	1.4000
อัตราเงินชดเชย ไซสอล 91 เริ่ม 31/8/54	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	(1.4000)	0.0000
กองทุนอนุรักษ์ 1/9/53 = 0.25	0.2500	0.2500	0.2500	0.2500	0.2500	0.2500	0.2500	0.2500
ภาษีสรรพสามิต เริ่ม 21/4/54 gov. subsidization policy	0.0050	7.0000	7.0000	6.3000	6.3000	0.0050	6.3000	6.3000
ภาษีมหาดไทย เริ่ม 21/4/54	0.0005	0.7000	0.7000	0.63000	0.63000	0.0005	0.63000	0.63000
							29.0812	32.0586
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	1.6903	2.1830	2.2450	2.2696	2.2531	1.7127	2.0357	2.2441
ค่าเรือประมาณ	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.1400	0.1400
ราคาประมาณที่สระบุรี	25.84	33.37	34.32	34.69		26.18		
ราคาประมาณที่ลำลูกกา	25.75	33.29	34.23	34.61		26.09		
ราคาประมาณที่ศรีราชา, ไซสอลที่เพชรบุรี	25.66	33.19	34.14		34.44	26.00	31.26	34.44
ราคาจือบเบอร์ 28/9/54	D	เบนซิน	ไรสาร	แก๊ส ข/ส95	แก๊ส ข/ส91	รับที่		
แสงอาทิตย์ (IRPC)	26.47	34.97		35.15	32.11	อยุธยา		
แสงอาทิตย์ (IRPC)	26.19	34.17		35.00	31.96	พุด		
แสงอาทิตย์ (IRPC)	26.17	34.19		34.80	31.95	ระยอง		
แสงอาทิตย์ (ศาลหัก)	26.77	34.65		35.23	32.05	สระ		
แสงอาทิตย์ (ศาลหัก)	26.78	34.65		35.39	32.10	บางปะอิน		
แสงอาทิตย์ (ปดท.)	26.53	34.57		35.06		สระ		
แสงอาทิตย์ (ปดท.)	26.60	35.98		34.96		บางปะอิน		
แสงอาทิตย์ บางจาก	26.34	34.31		35.44		บางปะอิน		
แสงอาทิตย์ (เขล)	26.60	34.80		35.23	32.07	สระ		
แสงอาทิตย์ (เขล)	26.72	34.92		35.39	32.10	บางปะอิน		
แสงอาทิตย์ (เขล)	26.47	34.44		35.14	31.95	เมกทอง		
หอมสุวรรณ (อสไซ)						สระบุรี		
หน้าปัด (เริ่ม 28/9/54)	ดีเซล	เบนซิน 91	เบนซิน 95	91-e10	95-e10	95-e20		
ปดท. บางจาก	27.49	35.37	39.72	32.34	35.37	31.34		

รูป 4.3 แสดงราคาน้ำมันโรงกลั่นไทยออยล์

ที่มา : รายงานราคาน้ำมันโรงกลั่นไทยออยล์, กันยายน 2554



รูป 4.4 แผนผังน้ำขึ้นเซอเพิลิงและกาชรรรมชาติ ของประเทศไทย ปีพ.ศ.2550

ที่มา: รายงานฉบับนี้เสนอเพลงประเทศไทย ปี 2550

4.2 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

4.2.1 ข้อมูลทั่วไปในการศึกษาประกอบไปด้วย เพศ อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา ผลการศึกษาปรากฏดังนี้

เพศ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบกิจการสถานบริการน้ำมัน ในอำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 72.7 และเป็นเพศหญิง จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 27.3

ด้านอายุ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีอายุ 46 – 50 ปี จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 36.4 รองลงมา 40 – 50 ปี จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 27.3 และอายุ 51 – 55 ปี, 56 – 60 ปี จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 18.2

ระดับการศึกษาสูงสุด พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับการศึกษาสูงสุดระดับปริญญาตรี จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 72.7 รองลงมาต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 18.2 และระดับปริญญาโท จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 9.

ดังตาราง 4.1

ตาราง 4.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	8	72.7
หญิง	3	27.3
รวม	11	100.0
2. อายุ		
40 - 45 ปี	3	27.3
46 - 50 ปี	4	36.4
51 - 55 ปี	2	18.2
56 - 60 ปี	2	18.2
รวม	11	100.0
3. ระดับการศึกษาสูงสุด		
ต่ำกว่าปริญญาตรี	2	18.2
ปริญญาตรี	8	72.7
ปริญญาตรีโท	1	9.1
สูงกว่าปริญญาโท	0	0.0
รวม	11	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

4.2.2 ข้อมูลสถานประกอบการ ประเภทเจ้าของกิจการ ผลการศึกษาปรากฏ ดังนี้

ข้อมูลสถานประกอบการ ประเภทกิจการน้ำมัน และยี่ห้อน้ำมัน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประเภทกิจการเป็นบริษัทจำกัด 7 ราย คิดเป็นร้อยละ 63.6 และเป็นประเภทห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 36.4

ดังแสดงในตาราง 4.2

ตาราง 4.2 จำนวนและร้อยละของประเภทกิจการ

ประเภทกิจการ	จำนวน (แห่ง)	สัดส่วน (ร้อยละ)
1) เจ้าของคนเดียว	0	0.0
2) ห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล	4	36.4
3) บริษัทจำกัด	7	63.6
รวม	11	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

4.2.3 ข้อมูลอาคารและสิ่งปลูกสร้างของผู้ประกอบการสถานีสาน้ำมันทั้ง 11 แห่ง ผลการศึกษาปรากฏดังนี้

จำนวนแท่นน้ำมัน/หัวจ่ายน้ำมัน พบว่า ผู้ประกอบการสถานีสาน้ำมัน มีแท่นน้ำมัน 1 – 4 แท่นน้ำมัน จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 90.9 และมีมากกว่า 4 แท่นน้ำมันขึ้นไป จำนวน 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.1 ทั้งนี้ผู้ประกอบการมีหัวจ่ายน้ำมัน มากกว่า 10 หัวจ่ายน้ำมันขึ้นไป จำนวน 7 ราย คิดเป็นร้อยละ 63.6 และมีหัวจ่าย 1 – 10 หัวจ่าย จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 36.4

ศูนย์บริการล้างอัดฉีด พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ไม่มีการเช่าบริการล้างอัดฉีด จำนวน 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 72.7 และมีการให้เช่าล้างอัดฉีดในบริเวณสถานีสาน้ำมัน ถึง 2 ราย โดยมีค่าเช่า 5000 บาท 8000 บาท และ มีประกอบกิจการเอง 1 ราย โดยมีรายได้เดือนละ 20000 บาท ต่อเดือนตามลำดับ

ศูนย์บริการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีศูนย์บริการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง จำนวน 6 ราย คิดเป็นร้อยละ 54.5 และมีให้เช่า 2 ราย มีค่าเช่าเดือนละ 5,000 บาท และ 8,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 9.1 ทั้งนี้ผู้ประกอบการกิจการเอง จำนวน 1 และ 2 ราย โดยมีรายได้เดือนละ 10,000 บาท และ 40,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 9.1 และ 18.2 ตามลำดับ

ร้านค้าสะดวกซื้อมินิมาร์ท พบว่า ไม่มีร้านสะดวกซื้อ/ร้านมินิมาร์ท ในบริเวณสถานีสาน้ำมัน จำนวน 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 27.3 และ มีให้เช่าสถานที่เพื่อจัดตั้งร้านค้าสะดวกซื้อมินิมาร์ท 3 ราย โดยมีค่าเช่า 5,000 บาท 25,000 บาท และ 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 9.1 ตามลำดับ ทั้งนี้ผู้ประกอบการประกอบกิจการเอง 5 ราย โดยมีรายได้เดือนละ 20,000 บาท 25,000 – 30,000 บาท และ มากกว่า 30,000 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 9.1, 18.2, 18.2 ตามลำดับ

จำนวนตู้ ATM ในสถานบริการน้ำมัน พบว่า ส่วนใหญ่มี ตู้ ATM 1 ตู้ในสถานบริการน้ำมัน มีอยู่ 4 สถานี ส่วนใหญ่เป็นตู้ของ ธ.กรุงเทพ/ ธ.กสิกรไทย/ธ.กรุงไทย และมีราคาเช่าต่อเดือน ละ 4,000 บาท/เดือน/ 1 ตู้ ATM ที่ติดตั้งในบริเวณสถานบริการน้ำมัน รองลงมามีตู้ ATM 3 ตู้ ในสถานบริการน้ำมัน มีอยู่ 2 สถานี ส่วนใหญ่เป็นตู้ของธนาคารกสิกรไทย ธ.ไทยพาณิชย์ ธ.กรุงเทพฯ และมีราคาเช่าต่อเดือนละ 10,000 บาท/เดือน/ 1 ตู้ ATM ที่ติดตั้งในบริเวณสถานบริการน้ำมัน และสถานบริการน้ำมันมี ตู้ ATM 2 ตู้ในสถานบริการน้ำมัน มีอยู่ 1 อยู่ โดยเป็นตู้ ATM ของ ธ.ทหารไทย และ ธ.ไทยพาณิชย์ มีค่าเช่าเดือนละ 8,000 บาท/เดือน/1 ตู้ ATM ที่ติดตั้งในบริเวณสถานบริการน้ำมัน ทั้งนี้มีสถานบริการน้ำมันที่ไม่มีตู้ ATM ภายในสถานี จำนวน 4 ราย

ร้านจำหน่ายกาแฟ พบว่า สถานบริการน้ำมันไม่มีร้านจำหน่ายกาแฟในบริเวณสถานบริการน้ำมัน จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 90.9 และมีร้านกาแฟ โดยประกอบกิจการเองมีรายได้ 3,000 บาท ต่อเดือน จำนวน 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.1

ร้านจำหน่ายอาหาร พบว่า ส่วนใหญ่สถานบริการน้ำมันไม่มีร้านจำหน่ายอาหาร ถึง 11 ราย คิดเป็นร้อยละ 100.00

ดังแสดงในตาราง 4.3

ตาราง 4.3 จำนวนและร้อยละของสิ่งปลูกสร้าง

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
1. มีจำนวนแท่นน้ำมัน		
1 – 4 แท่นน้ำมัน	10	90.9
มากกว่า 4 แท่นน้ำมัน ขึ้นไป	1	9.1
รวม	11	100.0
2. มีหัวจ่ายน้ำมัน		
1 – 10 หัวจ่าย	4	36.4
มากกว่า 10 หัวจ่ายขึ้นไป	7	63.6
รวม	11	100.0
3. ศูนย์บริการล้างอัดฉีด		
ไม่มีการเช่าบริการ	8	72.7
มีให้เช่า เดือนละ 5,000 บาท	1	9.1
มีให้เช่า เดือนละ 8,000 บาท	1	9.1
มีประกอบกิจการเอง รายได้เดือนละ 20,000 บาท	1	9.1
รวม	11	100.0

ตาราง 4.3 จำนวนและร้อยละของสิ่งปลูกสร้าง (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
4. ศูนย์บริการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง		
ไม่มีศูนย์บริการฯ	6	54.5
มีให้เช่า เดือนละ 5,000 บาท	1	9.1
มีให้เช่า เดือนละ 8,000 บาท	1	9.1
มีประกอบการกิจการเอง รายได้เดือนละ 10,000 บาท	1	9.1
มีประกอบการกิจการเอง รายได้เดือนละ 40,000 บาท	2	18.2
รวม	11	100.0
5. ร้านสะดวกซื้อ/ร้านมินิมาร์ท		
ไม่มีศูนย์บริการฯ	3	27.3
มีให้เช่า เดือนละ 5,000 บาท	1	9.1
มีให้เช่า เดือนละ 25,000 บาท	1	9.1
มีให้เช่า เดือนละ 30,000 บาท	1	9.1
มีประกอบการกิจการเอง รายได้ต่ำกว่า 20,000 บาท	1	9.1
มีประกอบการกิจการเอง รายได้เดือนละ 25,000 – 30,000 บาท	2	18.2
มีประกอบการกิจการเอง รายได้มากกว่า 30,000 บาท	2	18.2
รวม	11	100.0
6. ตู้ ATM ในสถานีสบริการน้ำมัน	จำนวน	ค่าเช่า/บาท/ เดือน/ตู้
ตู้ ATM 1 ตู้ ธ.กรุงเทพ/ ธ.กสิกรไทย/ธ.กรุงไทย	4	4,000
ตู้ ATM 2 ตู้ ธ.ทหารไทย และ ธ.ไทยพาณิชย์	1	8,000
ตู้ ATM 3 ตู้ ธนาคารกสิกรไทย ธ.ไทยพาณิชย์ ธ.กรุงเทพฯ	2	10,000
ไม่มีตู้ ATM ในสถานีสบริการน้ำมัน	4	-
รวม	11	
7. ร้านจำหน่ายกาแฟ		
ไม่มีร้านกาแฟ	10	90.9
มีร้านกาแฟ ประกอบกิจการเองมีรายได้ 3000 บาท	1	9.1
รวม	11	100.0

ตาราง 4.3 จำนวนและร้อยละของสิ่งปลูกสร้าง (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
8. ร้านจำหน่ายอาหาร		
ไม่มีร้านจำหน่ายอาหาร	11	100.0
มีร้านจำหน่ายอาหาร	0	0.0
รวม	11	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

4.2.4 ข้อมูลจำนวนพนักงานในสถานีสาน้ำร้อนทั้ง 11 สถานี

ปัจจุบันผู้ประกอบการสถานีสาน้ำร้อนทั้ง 11 แห่ง มีจำนวนพนักงานทั้งหมด 10 – 15 คน จำนวน 4 สถานี คิดเป็นร้อยละ 36.4 รองลงมา มีจำนวนพนักงานทั้งหมด 5 -10 คน และมีจำนวนพนักงานทั้งหมด 20 – 25 คน อย่างละจำนวน 3 สถานี คิดเป็นร้อยละ 27.3 และมีจำนวนพนักงานทั้งหมด 26 – 30 คน จำนวน 1 สถานีคิดเป็นร้อยละ 9.1 โดยแยกพนักงานออกเป็นดังนี้

โดยเป็นพนักงานปั๊ม 6-10 คน จำนวน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 45.5 1 – 5 คน และ 11 คนขึ้นไป อย่างละจำนวน 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 27.3 ตามลำดับ

พนักงานเสมียนการเงินและบัญชี 1 คน จำนวน 6 สถานีคิดเป็นร้อยละ 54.5 คน จำนวน 4 สถานีคิดเป็นร้อยละ 36.4 และไม่มีเสมียนการเงินและบัญชี จำนวน 1 สถานี คิดเป็นร้อยละ 9.1

พนักงานแคชเชียร์ 1 – 2 คน จำนวน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 45.5 ไม่มีพนักงานแคชเชียร์ 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 27.3 และมี 3 – 4 คน 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.2 5 คนขึ้นไป 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.1

พนักงานรักษาความสะอาด 2 คน จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 36.4 รองลงมาไม่มีพนักงานรักษาความสะอาด จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 36.4 และมีพนักงานรักษาความสะอาด 1 คน จำนวน 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 27.4

จำนวนช่างในสถานีสาน้ำร้อน มีช่าง 1 – 2 คน จำนวน 6 ราย คิดเป็นร้อยละ 54.5 รองลงมาไม่มีช่างในสถานีสาน้ำร้อน 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 27.3 และมีช่างจำนวน 3 – 5 คน และมากกว่า 5 คนขึ้นไป อย่างละ 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.1

โดยมีช่วงเวลาทำงานของพนักงาน/เริ่มทำงาน 3 ช่วงเวลา โดยเริ่มทำงาน 06.00 – 14.00, 14.00-22.00 และ 22.00 – 06.00 น. จำนวน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 45.5 รองลงมา 2 ช่วงเวลาทำงาน โดยเริ่มเวลา 05.00 – 14.00 และ 14.00 – 22.00 น. จำนวน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 45.5 และ 1 ช่วงเวลา โดยเริ่มเวลา 06.00 – 20.00 น. จำนวน 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.1

ดังแสดงในตาราง 4.4

ตาราง 4.4 จำนวนและร้อยละของจำนวนพนักงานในสถานบริการน้ำมัน 11 แห่ง

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
1 ปัจจุบันกิจการมีจำนวนพนักงาน		
5 – 10 คน	3	27.3
11 – 15 คน	4	36.4
21 – 25 คน	3	27.3
26 – 30 คน	1	9.1
รวม	11	100.0
1.1 พนักงานปั๊ม		
1 – 5 คน	3	27.3
6 – 10 คน	5	45.5
11 คนขึ้นไป	3	27.3
รวม	11	100.0
1.2 เสมียนการเงินและบัญชี		
1 คน	6	54.5
2 คน	4	36.4
ไม่มีเสมียนการเงินและบัญชี	1	9.1
รวม	11	100.0
1.3 พนักงานแคชเชียร์		
1 – 2 คน	5	45.5
3 – 4 คน	2	18.2
5 คนขึ้นไป	1	9.1
ไม่มีพนักงานแคชเชียร์	3	27.3
รวม	11	100.0
1.4 พนักงานรักษาความสะอาด		
1 คน	3	27.4
2 คน	4	36.4
ไม่มีพนักงานรักษาความสะอาด	4	36.4
รวม	11	100.0

ตาราง 4.4 จำนวนและร้อยละของจำนวนพนักงานในสถานบริการน้ำมัน 11 แห่ง (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
1.5 ช่าง		
1 – 2 คน	6	54.5
3 - 5 คน	1	9.1
มากกว่า 5 คนขึ้นไป	1	9.1
ไม่มีช่าง	3	27.3
รวม	11	100.0
1.6 ช่วงเวลาทำงานของพนักงาน/ เริ่มเวลาทำงาน		
1 ช่วงเวลา 06.00 – 20.00 น.	1	9.1
2 ช่วงเวลา 05.00 – 14.00 และ 14.00 – 22.00 น.	5	45.5
3 ช่วงเวลา 06.00 – 14.00, 14.00-22.00 และ 22.00 – 06.00 น.	5	45.5
4 ช่วงเวลา	0	0
รวม	11	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

4.2.5 ข้อมูลปีที่เริ่มประกอบกิจการสถานบริการน้ำมัน ความคิดเห็นราคาน้ำมันโดยเฉลี่ยในปี 2544 และกระบวนการค่าน้ำมันและกระบวนการขนส่ง ผลการศึกษาปรากฏ ดังนี้

ปีที่เริ่มประกอบธุรกิจสถานบริการน้ำมัน ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เริ่มประกอบกิจการสถานบริการน้ำมัน ปี พ.ศ. 2525, 2537 อย่างละ 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 27.3 และปีพ.ศ. 2531, 2542 อย่างละ 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.2 และปีพ.ศ., 2541 อย่างละ 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.1 ตามลำดับ

ในปีพ.ศ. 2554 คิดว่าราคาน้ำมันโดยเฉลี่ยมีค่าเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อน พ.ศ. 2553 จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 90.9 และลดลง จำนวน 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.1 ตามลำดับ

ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันส่วนใหญ่มีกระบวนการค่าน้ำมันและระบบขนส่งน้ำมันในบริษัทเอง จำนวน 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 72.7 และร่วมทุนกับบริษัทขนส่งน้ำมัน จำนวน 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 27.3

ดังแสดงในตาราง 4.5

ตาราง 4.5 จำนวนและร้อยละของการเริ่มประกอบกิจการสถานีบริการน้ำมัน

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
1.ปีที่เริ่มประกอบธุรกิจสถานีน้ำมัน		
ปี 2525	3	27.3
ปี 2531	2	18.2
ปี 2537	3	27.3
ปี 2541	1	9.1
ปี 2542	2	18.2
รวม	11	100.0
2. ในปี พ.ศ. 2544 คิดว่าราคาน้ำมันโดยเฉลี่ย		
เพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับปีก่อน พ.ศ. 2553	10	90.9
ลดลง	1	9.1
ไม่เปลี่ยนแปลง	0	0.0
รวม	11	100.0
3. มีกระบวนการค้าน้ำมันและระบบขนส่งน้ำมัน		
มีกระบวนการค้าน้ำมันและระบบขนส่งน้ำมันในบริษัท	8	72.7
ร่วมทุนกับบริษัทขนส่งน้ำมัน	3	27.3
รวม	11	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

4.3 ผลกระทบในการดำเนินธุรกิจสถานีบริการน้ำมันเมื่อราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น

4.3.1 วิธีการขนส่ง/ค่าใช้จ่ายในการขนส่งน้ำมัน ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 เพื่อศึกษากระบวนการค้าน้ำมันตั้งแต่วัตถุดิบจนถึงผู้บริโภคน้ำมันในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ รายละเอียดดังนี้

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันในจังหวัดเชียงใหม่กลุ่มตัวอย่าง วิธีการขนส่ง/ค่าใช้จ่ายในการขนส่งน้ำมันที่ศึกษาประกอบด้วย วิธีการขนส่งโดยวิธีใด เส้นทาง การลำเลียงน้ำมัน ผู้รับผิดชอบค่าขนส่งน้ำมัน และต้นทุนค่าขนส่งน้ำมัน

วิธีการขนส่งน้ำมันของผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันในอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ กลุ่มตัวอย่าง พบว่า การขนส่งน้ำมันโดยรถบรรทุกน้ำมัน แบ่งเป็น 3 รูปแบบ คือ

1) ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันขนส่งน้ำมันด้วยรถบรรทุกน้ำมันของตนเอง ค่าใช้จ่ายประกอบด้วย เงินเดือนพนักงานขับรถ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงในการขนส่ง ค่าบำรุงรักษารถ ค่าขนส่งเฉลี่ย 0.60-0.65 บาท/ลิตร

2) เจ้าผู้รับเหมาขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง คิดค่าใช้จ่ายตามระยะทางรวมค่าประกัน เช่น รับน้ำมันที่บางปะอิน จังหวัดอยุธยา มาส่งถึงจังหวัดเชียงใหม่ในค่าขนส่งเฉลี่ย 0.75 บาท/ลิตร โดยคิดรวมค่าประกันแล้ว

3) บริษัทแม่เป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง เจ้าของกิจการเป็นผู้รับผิดชอบค่าขนส่งเอง ค่าขนส่งเฉลี่ย 0.15 บาท/ลิตร

เส้นทางการลำเลียงน้ำมัน จากโรงกลั่นส่งมาทางท่อรับน้ำมันถึงปลายทางที่ บางปะอิน และ ลำลูกกา รถบรรทุกน้ำมันเข้าไปรับจากปลายทางแล้วส่งต่อสถานีบริการในจังหวัดเชียงใหม่

ผลกระทบต่อค่าขนส่งน้ำมันเมื่อราคาน้ำมันเพิ่มสูงขึ้นส่งผลให้ค่าขนส่งน้ำมันเพิ่มขึ้น เนื่องจาก การขนส่งน้ำมันนอกจากจะขนส่งทางท่อมาจากโรงกลั่นแล้วการลำเลียงมาถึงจังหวัดเชียงใหม่ต้องใช้รถบรรทุกในการขนส่งเท่านั้น

ผลการศึกษาผลกระทบจากความผันผวนของราคาน้ำมันต่อธุรกิจสถานีบริการน้ำมัน ในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 เมื่อราคาน้ำมันมีการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้ปริมาณการขายน้ำมันลดลง รายได้และกำไรลดลง สถานีบริการน้ำมันขาดสภาพคล่องทางการเงิน รายละเอียดผลกระทบในแต่ละด้าน ดังนี้

4.3.2 ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันในจังหวัดเชียงใหม่กลุ่มตัวอย่าง ถึงการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น พบว่า ราคาน้ำมันกลุ่มดีเซล ในปี 2553 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยครั้งละ 0.60 บาท/ลิตร ลดลงเฉลี่ยครั้งละ 0.40 บาท/ลิตร ปี 2554 (ตั้งแต่มี.ค. - ส.ค. 2554) เพิ่มขึ้นเฉลี่ยครั้งละ 2.90 บาท/ลิตร ลดลงเฉลี่ยครั้งละ 0.50 บาท/ลิตร และดีเซลหมุนเร็ว B5 หยุดจำหน่าย ในเดือนมีนาคม 2554 ราคากลุ่มน้ำมันเบนซิน ปี 2553 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยครั้งละ 0.60 บาท/ลิตร ลดลงเฉลี่ยครั้งละ 0.60 บาท/ลิตร ประกาศเปลี่ยนแปลงราคาประมาณ 25 ครั้ง ปี 2554 (ตั้งแต่มี.ค. - ส.ค. 2554) เพิ่มขึ้นเฉลี่ยครั้งละ 0.50 บาท/ลิตร ลดลงเฉลี่ยครั้งละ 0.50 บาท/ลิตร ประกาศเปลี่ยนแปลงราคาประมาณ 29 ครั้ง

จากการเปรียบเทียบราคาน้ำมัน ณ วันที่ 18 สิงหาคม 2553 และ 18 สิงหาคม 2554 ของสถานีบริการน้ำมันแห่งหนึ่ง พบว่า ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินปี 2554 เพิ่มขึ้น 6.30 บาท/ลิตร เมื่อเทียบกับปี 2553 และน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 เพิ่มขึ้น 5.20 บาท/ลิตร เมื่อเทียบกับปีก่อน แต่น้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้นเพียง 1.40 บาท/ลิตร เนื่องจาก เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2554 คณะรัฐมนตรีมีมติให้ปรับ

ลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับน้ำมันดีเซลลงมาอยู่ที่ 0.005 บาท/ลิตร จนถึงวันที่ 30 กันยายน 2554 เป็นระยะเวลา 5 เดือน ซึ่งเป็นหนึ่งในมาตรการเพื่อตรึงราคาน้ำมันดีเซลไม่ให้เกิน 30 บาท/ลิตร รายละเอียดตามตาราง 4.6

ตาราง 4.6 ตารางเปรียบเทียบราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิง ณ วันที่ 18 สิงหาคม 2553 และ 18 สิงหาคม 2554

หน่วย : บาท/ลิตร

โครงสร้างราคา	ดีเซล		เบนซิน 91		แก๊สโซฮอล์ 91	
18 ส.ค. ปี พ.ศ.	2553	2554	2553	2554	2553	2554
ราคาขายปลีก	29.34	30.74	36.39	42.69	32.59	37.79
ราคาปี 54 เพิ่มขึ้น		1.40		6.30		5.20
ร้อยละเทียบปี 53		4.77		17.31		15.96

ที่มา : จากการสำรวจ

และผลการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันทุกชนิดที่สถานีแห่งหนึ่งเปิดให้บริการโดยพิจารณาจากราคาน้ำมันโดยเฉลี่ยในปี 2553 เทียบกับปี 2554 ของสถานีบริการน้ำมันแห่งหนึ่ง

พบว่า ราคาน้ำมันแต่ละชนิดเพิ่มขึ้นตามลำดับได้แก่ น้ำมันเบนซิน 91 เพิ่มขึ้น 7.49 บาท/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 20.75 น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 เพิ่มขึ้น 5.62 บาท/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 18.25 น้ำมันไบโอดีเซล เพิ่มขึ้น 2.36 บาท/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 8.38 น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 เพิ่มขึ้น 2.99 บาท/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 8.29 และน้ำมันดีเซล เพิ่มขึ้น 1.36 บาท/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 4.64 ตามตาราง 4.7

ตาราง 4.7 ตารางเปรียบเทียบโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2553- 2554 (ปี 2553 เฉลี่ย 12 เดือน ปี 2554 เฉลี่ย 6 เดือน ตั้งแต่เดือนมกราคม - มิถุนายน)

หน่วย : บาท/ลิตร

โครงสร้างราคา	เบนซิน 91		แก๊สโซฮอล์ 91		แก๊สโซฮอล์ 95		ไบโอดีเซล		ดีเซล	
	2553	2554	2553	2554	2553	2554	2553	2554	2553	2554
ราคาขายส่ง	34.25	41.67	28.97	34.63	34.10	37.11	27.03	29.95	28.52	29.85
ค่าการตลาด	1.85	1.92	1.83	1.79	1.96	1.94	1.10	0.54	0.81	0.84
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	0.12	0.13	0.12	0.12	1.13	1.13	0.07	0.04	0.05	0.06
ราคาขายปลีก	36.10	43.59	30.80	36.42	36.06	39.05	28.13	30.49	29.33	30.69
ราคาปี 54 เพิ่มขึ้น		7.49		5.62		2.99		2.36		1.36
ร้อยละเทียบกับปี 53		20.75		18.25		8.29		8.38		4.64

ที่มา : จากการสำรวจ

จากตารางที่ 4.7 จะเห็นว่า ราคาน้ำมันขายปลีกถูกกำหนดโดยปัจจัยต่างๆ ดังต่อไปนี้

1) ราคาขายส่ง ขึ้นอยู่กับราคาน้ำมันสำเร็จรูป ณ โรงกลั่นหรือราคาน้ำมันสำเร็จรูปที่นำเข้า โดยราคาน้ำมันเบนซินมีราคาสูงที่สุด ในขณะที่ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 และน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 มีราคาต่างกันไม่มากนัก ส่วนน้ำมันดีเซลมีราคาถูกที่สุด

2) ค่าการตลาด ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการขนส่งน้ำมันจากคลังน้ำมันไปยังสถานีบริการ ค่าใช้จ่ายในการบริหารงานทั่วไป การขายและการตลาด รวมทั้งค่าใช้จ่าย ณ สถานีบริการ เช่น ค่าแรง พนักงาน ค่าเช่าที่ดิน และค่าสาธารณูปโภคต่างๆ

3) ภาษีมูลค่าเพิ่มจัดเก็บ 2 รอบในอัตราร้อยละ 7 เช่นเดียวกับการบริโภคสินค้าทั่วไป โดยรอบแรกเก็บบนฐานราคาขายส่ง)ประกอบด้วยราคา ณ โรงกลั่น ภาษีสรรพสามิต ภาษีเทศบาล รวมทั้งเงินที่ต้องส่งกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน(และรอบที่สองเก็บบนฐานค่าการตลาด

โครงสร้างราคาน้ำมันขายปลีกภายในประเทศขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการดังที่กล่าวมา โดยปัจจัยที่สำคัญคือ ราคาขายส่งหรือราคาน้ำมัน ณ โรงกลั่น ที่ขึ้นอยู่กับการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก ทั้งนี้ ตัวแปรของราคาในเชิงนโยบาย ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงของภาษีสรรพสามิตน้ำมันและการปรับเพิ่มหรือลดอัตราค่าขนส่งของกองทุนน้ำมัน

4.3.3 ปริมาณการขายน้ำมันลดลง

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันในจังหวัดเชียงใหม่กลุ่มตัวอย่าง เพื่อทราบการเปลี่ยนแปลงปริมาณการขายน้ำมัน เนื่องมาจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น จากปริมาณการขายน้ำมันโดยเฉลี่ยในปี 2553 เทียบกับปี 2554 ในช่วงระยะเวลาเดียวกัน ตั้งแต่ มกราคม ถึง สิงหาคม จำนวน 8 เดือน ตามชนิดของน้ำมันของสถานีบริการน้ำมันแห่งหนึ่ง พบว่า ปริมาณขายน้ำมันรวมจากการขายน้ำมัน 6 ชนิดลดลงร้อยละ 7.64 ปริมาณขายน้ำมันเบนซิน 91 ลดลงร้อยละ 12.74 ปริมาณขายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ลดลงร้อยละ 7.16 แต่ปริมาณขายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.53 และปริมาณขายน้ำมันดีเซล หมุนเร็ว เพิ่มขึ้น 9.73 รายละเอียดตามตารางที่ 3 ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณการขายของสถานีบริการน้ำมันอื่น ที่ปริมาณการขายน้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้น เนื่องมาจากราคาของน้ำมันดีเซลราคาไม่เพิ่มขึ้นมากตามมาตรการตรึงราคา

ตาราง 4.8 ตารางเปรียบเทียบปริมาณการขายน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2553- 2554
(มกราคม. – สิงหาคม)

ชนิดน้ำมัน	ปริมาณขาย(ลิตร)		เพิ่มขึ้น/ลดลง	ร้อยละ เทียบกับปี 53
	2553	2554		
เบนซิน 91	361,000	315,000	ลดลง	12.74
แก๊สโซฮอล์ 91	561,000	564,000	เพิ่มขึ้น	0.53
แก๊สโซฮอล์ 95	335,000	311,000	ลดลง	7.16
แก๊สโซฮอล์ 95 E20	-	165,000	-	-
ดีเซล หมุนเร็ว	791,000	868,000	เพิ่มขึ้น	9.73
ดีเซล หมุนเร็วB5	427,000	63,000 (ม.ค.- ก.พ.)	-	-
รวม	2,475,000	2,286,000	ลดลง	7.64

ที่มา : จากการสำรวจ

ปริมาณการขายมีการเปลี่ยนแปลงเมื่อมีการประกาศขึ้นราคาน้ำมัน โดยเมื่อมีการประกาศขึ้นราคาลูกค้าจะเติมน้ำมันก่อนวันที่จะขึ้นราคาเป็นจำนวนมาก เพิ่มขึ้นประมาณ 20% หรือนานกว่าน้ำมันหมด แต่ไม่มีผลต่อปริมาณการขายรวม

ปริมาณการขายน้ำมันลดลงเกือบทุกชนิด เนื่องจากบางสถานีบริการขายน้ำมันเพียง 3 ชนิด แต่ชนิดของน้ำมันมีประมาณ 9 ชนิดและพลังงานทางเลือกคือ LPG และ NGV ทำให้ยอดขายลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน

4.3.4 รายได้ลดลงและกำไรลดลง

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันในจังหวัดเชียงใหม่กลุ่มตัวอย่าง ในการเปลี่ยนแปลงรายได้จากการขายน้ำมัน เนื่องมาจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น จากรายได้จากการขายน้ำมันโดยเฉลี่ยในปี 2553 เทียบกับปี 2554 ในช่วงระยะเวลาเดียวกัน พิจารณาจากงบการเงินของสถานีบริการน้ำมันแห่งหนึ่ง โดยเปรียบเทียบระหว่างงบการเงินปี 2553 และงบทดลองครึ่งปี 2554 (มกราคม – มิถุนายน 2554) ของห้างฯ พบว่า ในปี 2554 สถานีบริการมีปริมาณรายได้ลดลง ปริมาณกำไรลดลง แต่สัดส่วนของกำไรต่อรายได้ยัง ไม่มีความแตกต่างมากนัก มีรายได้ในปี 2553 จำนวน 11,000,000 บาท มีรายได้ปี 2554 จำนวน 8,200,000 บาท รายได้ลดลง 2,800,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 25.45

สถานีบริการน้ำมันส่วนใหญ่มีรายได้ลดลงสามารถขายน้ำมันได้ปริมาณลดลง และค่าการตลาดที่น้อยลง ค่าการบริหารงานเพิ่มขึ้นทั้งค่าแรงงาน ค่าธรรมเนียมต่างๆ ภาษี และอัตราดอกเบี้ย แต่มีสถานีบริการบางแห่งรายได้ไม่ลดลง เนื่องจากค่าการตลาดเท่าเดิม

ค่าการตลาด คือ ส่วนต่างระหว่างราคาขายปลีก ณ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง และราคาขายส่งหน้าโรงกลั่นในเวลาเดียวกัน ซึ่งแสดงถึงรายได้ของผู้ค้าน้ำมันและสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง แต่โดยที่ค่าการตลาดมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา กล่าวคือ ในช่วงเวลาที่ราคากำลังลดลง ราคาขายส่งหน้าโรงกลั่นจะลดลงก่อนราคาขายปลีก ณ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้ค่าการตลาดสูงขึ้น ในทางกลับกันในช่วงเวลาที่ราคากำลังสูงขึ้น ราคาขายส่งหน้าโรงกลั่นจะสูงขึ้นก่อนราคาขายปลีก ณ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงทำให้ค่าการตลาดลดลง ค่าการตลาดนอกจากจะแสดงถึงรายได้ของผู้ค้าน้ำมันและสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว ยังรวมต้นทุนอื่นๆ ของผู้ค้าน้ำมันไว้ด้วย เช่น การเติมสารเติมแต่ง (Additive) เพื่อลดมลพิษไอเสียในรถยนต์ รวมทั้ง ค่าบริหารจัดการอื่นๆ ของผู้ค้าน้ำมันด้วย ค่าการตลาดจึงไม่ใช่กำไรของผู้ค้าน้ำมัน แต่เป็นรายได้ที่ยังไม่ได้หักต้นทุนอื่นๆ นอกจากต้นทุนน้ำมันเท่านั้น

4.3.5 ขาดสภาพคล่องทางการเงิน

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันในจังหวัดเชียงใหม่กลุ่มตัวอย่าง ถึงสถานะทางการเงินของสถานีบริการน้ำมัน พบว่า สถานีบริการน้ำมันบางแห่งประสบปัญหาขาด

สภาพคล่องทางการเงินเป็นบางครั้ง เนื่องจาก ลูกค้าซึ่งคิดเป็นร้อยละ 60 ของจำนวนลูกค้าทั้งหมดที่ใช้บริการเป็นสถาบันการศึกษาและหน่วยราชการ เมื่อมีการเบิกจ่ายงบประมาณล่าช้า จะทำให้ทุนหมุนเวียน(เงินสด) ของห้างฯ สะดุดได้ ส่วนค่าใช้จ่ายเป็นต้นทุนไม่ได้เพิ่มขึ้น แต่สัดส่วนของค่าใช้จ่ายจะสูงขึ้นเมื่อยอดขายลดลง เมื่อประสบกับปัญหาจากปัจจัยอื่นๆ เช่น มหาวิทยาลัยปิดการเรียนการสอน สภาพอากาศฝนตกหนักเป็นต้น ค่าใช้จ่ายจะสูงขึ้นเมื่อประกาศขึ้นราคาน้ำมัน ทำให้ผู้ให้บริการเติมน้ำมันจนหมด แล้วต้องหาเงินทุนสำรองมาซื้อน้ำมันเพิ่ม

ส่วนสถานบริการน้ำมันที่มีสภาพคล่องทางการเงินหมุนเวียนดีการชำระเงินคืนไม่มีปัญหา เพราะใช้แหล่งเงินทุนในการประกอบธุรกิจใช้ทุนส่วนตัว และใช้วงเงินเกินบัญชีกับธนาคาร ประกอบกับได้มีการวางแผนด้านการเงินโดยลดขนาดของเงินเชื่อให้ลูกค้านำ

ผลการศึกษาวิธีการดำเนินธุรกิจสถานบริการน้ำมันของผู้ให้บริการสถานบริการน้ำมันในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ภายใต้สถานการณ์ที่ราคาน้ำมันมีความผันผวน ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลกระทบต่อธุรกิจสถานบริการน้ำมัน ทำให้ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันต้องมีการปรับตัวในด้านการหาแหล่งวัตถุดิบราคาถูกลงต้นทุนด้านการบริหาร การดำเนินงาน เน้นบริการเสริมและการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น และการอยู่รอดของธุรกิจในอนาคตรายละเอียดดังนี้

4.4 วิธีการการดำเนินธุรกิจสถานบริการน้ำมันเมื่อราคาน้ำมันมีความผันผวน

4.4.1 การหาแหล่งน้ำมันราคาถูก

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันในจังหวัดเชียงใหม่กลุ่มตัวอย่าง วิธีการบริหารจัดการธุรกิจสถานบริการน้ำมันโดยการหาแหล่งน้ำมันราคาถูก พบว่า ส่วนใหญ่แล้วสถานบริการน้ำมันจะมีข้อตกลงสัญญากับบริษัทแม่ แต่มีข้อยกเว้นสามารถดำเนินการหาแหล่งน้ำมันราคาถูกได้กรณีน้ำมันหมดก่อนที่รับมาจากบริษัทแม่

ส่วนสถานบริการบางแห่งที่ไม่ได้ทำข้อตกลงสัญญากับบริษัทแม่ ก็สามารถดำเนินการหาแหล่งน้ำมันขายส่งจากแหล่งต่างๆ ได้

4.4.2 การลดต้นทุนการดำเนินการอื่น ๆ

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันในจังหวัดเชียงใหม่กลุ่มตัวอย่าง วิธีการบริหารจัดการธุรกิจสถานบริการน้ำมันโดยการลดต้นทุนการดำเนินการอื่นๆ เช่น ลดปริมาณแรงงาน เวลาเปิดปิด เป็นต้น พบว่า ส่วนใหญ่มีการลดปริมาณจำนวนแรงงานลง สถานบริการแห่งหนึ่งเปลี่ยนแปลงเวลาเปิดปิดจากเดิม 05.00 น - 22.00 น. เป็น 06.00 – 20.00 น ลดจำนวนแรงงาน

ลงจากเดิมมีแรงงานแบ่งเป็นเจ้าของสถานบริการจำนวน 2 คน และมีพนักงานจำนวน 6 คน ลดจำนวนแรงงานพนักงานเหลือ 2 คน และลดต้นทุนโดยการงดของแจกของแถม และลดส่วนลดให้กับลูกค้าที่มีการเติมเครดิต

ส่วนสถานบริการที่ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงในเวลาเปิดปิดได้ เนื่องจาก ต้องเปิดบริการตลอด 24 ชั่วโมง เพราะอยู่ในถนนสายหลักและเป็นไปตามนโยบายของบริษัทแม่ กลัวประสบปัญหาการขาดแคลนแรงงาน พนักงานในตำแหน่งต่างๆ เช่น พนักงานเติมน้ำมัน พนักงานแคชเชียร์ มีจำนวนไม่เพียงพอเพราะต้องแบ่งแรงงานเป็น 2 ช่วงเวลา

4.4.3 มุ่งเน้นการบริการที่ดี

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันในจังหวัดเชียงใหม่กลุ่มตัวอย่าง การบริการของสถานบริการน้ำมันเช่น เชื้อกระจก เติมลมยางรถ และห้องน้ำสะอาด พบว่า ในปัจจุบัน สถานบริการมีบริการที่ดีอยู่แล้ว ได้แก่ ให้บริการเติมน้ำมันให้ลูกค้าอย่างรวดเร็วภายในเวลาที่กำหนด มีจุดเติมน้ำมันระบบไฟฟ้า เก็บขยะในรถยนต์ รักษาความสะอาดห้องน้ำให้ได้ตามมาตรฐาน แต่บริการเช็ดกระจกสถานบริการน้ำมันไม่ได้บริการแล้วเนื่องจากลูกค้าส่วนใหญ่ไม่ต้องการบริการเสริมนี้แล้ว ประกอบกับปัญหาแรงงานมีไม่เพียงพอถ้าให้พนักงานมาเช็ดกระจกจะทำให้การเติมน้ำมันล่าช้า

4.4.4 เน้นบริการเสริมอื่น เช่น ร้านสะดวกซื้อ/ร้านกาแฟ/ตู้เอทีเอ็มในสถานบริการ

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันในจังหวัดเชียงใหม่กลุ่มตัวอย่าง ในบริการเสริมอื่นๆ ของสถานบริการน้ำมัน เช่น ร้านสะดวกซื้อ ร้านกาแฟสด ตู้เอทีเอ็มในสถานบริการ พบว่า ถ้าสถานบริการมีบริเวณพื้นที่มากก็จะมีร้านสะดวกซื้อ ร้านกาแฟสด ตู้เอทีเอ็ม บริการล้างอัดฉีด กำลังจะดำเนินการจัดทำศูนย์รับฝากไปรษณีย์ ส่วนสถานบริการที่มีพื้นที่จำกัด ก็ไม่สามารถเพิ่มบริการในส่วนนี้ได้

4.4.5 มีส่วนลด/มิของแถม

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการสถานบริการน้ำมันในจังหวัดเชียงใหม่กลุ่มตัวอย่าง การให้ของแถมและส่วนลด เช่น แอมน้ำมัน ส่วนลดจากการใช้บัตรเครดิต ส่วนลดเครดิตลูกค้าเดิมจำนวนมาก การให้สินเชื่อลูกค้ารายใหญ่ พบว่า ส่วนใหญ่นิยมแถมน้ำมันเช่น เติม 800- 1000 บาท แอมน้ำมันบรรจุขวดขนาด 1.5 ลิตร เกิน 1,500.- แอมน้ำมัน 1 กระป๋อง แอมน้ำมันสำเร็จรูป และมีของแถมตามโปรโมชั่นที่บริษัทแม่โฆษณาตามสื่อต่างๆ สถานบริการน้ำมัน มีส่วนลดประเภท

สวัสดิการ เช่น ของนักศึกษาและบุคลากรมหาวิทยาลัย ไม่ได้เป็นการกระตุ้นยอดขาย ส่วนลดสำหรับผู้รับไปจำหน่าย ลิตรละ 0.60 บาท/ลิตร สำหรับผู้ประกอบการขนส่งที่เดิมครั้งละมากๆ ลด 0.30 บาท/ลิตร และส่วนลดจากการสะสมคะแนนของกลุ่มน้ำมันพลังงานทดแทน ได้แก่ แก๊สโซฮอล์ 91 แก๊สโซฮอล์ 95 E20 ส่วนลดของผู้ถือบัตรสมาชิก AIS Serenade บัตรเครดิตต่างๆ

4.4.6 แผนการดำเนินการธุรกิจในระยะยาว

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันในจังหวัดเชียงใหม่กลุ่มตัวอย่าง แผนการดำเนินการธุรกิจในระยะยาว เช่น เพิ่มขนาดสถานีบริการหรือลดขนาดสถานีบริการ ปิดกิจการลง พบว่า สถานีที่มีสัญญากับบริษัทแม่ในระยะยาว และมีผลการดำเนินงานดี จะมีแผนเพิ่มขนาดของสถานีบริการ เพราะปัจจุบันผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิงมีมากมายหลากหลายชนิด ทั้งพลังงานทดแทน และน้ำมันเชื้อเพลิงโดยตรงลูกค้ามีความต้องการหลากหลาย แต่ขนาดสถานีบริการ ในปัจจุบันมีขนาดเล็ก จำนวนถึงบรรจุและหิ้วจ่ายไม่พอรองรับกับผลิตภัณฑ์หลากหลายเหล่านั้น ส่วนสถานีบริการน้ำมันที่กิจการซบเซาก็จะเลิกกิจการหากหมดสัญญา หันไปประกอบกิจการอื่นแทน หรือขายกิจการ ทั้งนี้ ต้องพิจารณาปัจจัยอื่นด้วย ได้แก่ การเมืองและสภาพเศรษฐกิจ

4.4.7 จุดอ่อน/ จุดแข็ง ของสถานีบริการน้ำมันของท่านเมื่อเทียบกับคู่แข่ง

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการสถานีบริการน้ำมันในจังหวัดเชียงใหม่กลุ่มตัวอย่างในเรื่อง จุดอ่อน/ จุดแข็ง ของสถานีบริการน้ำมันของท่านเมื่อเทียบกับคู่แข่ง ธุรกิจสถานีบริการน้ำมันเป็นธุรกิจที่การเข้ามาของกลุ่มแข่งขันสามารถทำได้ไม่ยากนัก แต่ต้องอาศัยทำเลสถานที่ตั้งที่เหมาะสม และเงินทุนในการดำเนินงานที่เพียงพอ การแข่งขันระหว่างธุรกิจ สถานีบริการน้ำมัน มีการแข่งขันที่ค่อนข้างรุนแรง เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงรถยนต์เป็นสินค้าที่มีความจำเป็นโดยมีคุณภาพใกล้เคียงกันมาก จะแตกต่างกันในด้านบริการมากกว่า และผู้ใช้บริการมีสิทธิที่จะเลือกใช้บริการ ที่สามารถตอบสนองความพอใจที่มากที่สุด สามารถสรุปข้อได้เปรียบเสียเปรียบกับคู่แข่งได้ตามตาราง 4.9

ตาราง 4.9 ตารางเปรียบเทียบข้อได้เปรียบในการแข่งขัน(จุดแข็ง) และข้อเสียเปรียบในการแข่งขัน (จุดอ่อน)

ข้อได้เปรียบในการแข่งขัน(จุดแข็ง)	ข้อเสียเปรียบในการแข่งขัน(จุดอ่อน)
1. สถานีบริการดำเนินกิจการภายใต้เครื่องหมายการค้า ซึ่งเป็นที่ยอมรับในตัวสินค้าอย่างแพร่หลาย เช่น ปตท. 2. สถานีบริการมีผลิตภัณฑ์น้ำมันหลากหลายชนิด 3. สถานีบริการมีบริการที่ครบวงจร เช่น ร้านสะดวกซื้อ ตู้เอทีเอ็มบริการล้างอัดฉีด 4. ทำเลที่ตั้งของสถานีบริการสะดวกต่อการมาใช้บริการของลูกค้า ทำเลอยู่ในเขตชุมชน สถานที่ราชการ และอยู่บนถนนสายหลัก เข้า-ออกสะดวก แต่ละสถานีตั้งห่างกันพอสมควร 5. เป็นสถานีบริการน้ำมันแห่งแรกของถนนสายนี้ลูกค้าจงรักภักดีต่อสถานีบริการ และมีความเคยชินในการมาเติมน้ำมัน 6. มีการบริการที่ดี เป็นกันเองกับลูกค้า ทำให้ลูกค้ายังมาใช้บริการอยู่เป็นประจำ 7. เป็นสถานีบริการน้ำมันสวัสดิการของนักศึกษา และบุคลากรของมหาวิทยาลัยขนาดใหญ่ มีลูกค้าประจำแน่นอน	1. คู่แข่งมีกลยุทธ์ Promotion ในรูปแบบต่างที่หลากหลายกว่า เช่น มีของแถม มีส่วนลด 2. สถานีบริการคู่แข่งมีบริเวณเนื้อที่กว้างขวาง ตกแต่งสวยงาม มีบริการครบวงจร แต่ของตนเองเป็นสถานีบริการขนาดเล็ก คับแคบ รถเข้าออก ไม่สะดวก มีน้ำมันให้บริการไม่หลากหลาย 3. ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันและทุนหมุนเวียน ขึ้นอยู่กับรอบการเรียนการสอน การเบิกจ่ายตาม ปีงบประมาณ 4. ทำเลที่ตั้งอยู่ใกล้กับสถานีบริการน้ำมันที่มีชื่อเสียง ทำให้สูญเสียลูกค้าบางส่วน

ผู้ประกอบการส่วนใหญ่คิดว่าจุดแข็งของตนเองที่สำคัญมาเป็นอันดับแรกๆ ก็คือทำเลที่ตั้งประกอบกับ ข้อตกลงในการก่อตั้งสถานีสถานีบริการแม่ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ต่างๆ ไว้ เช่น ที่ดินอยู่ติดถนนที่กว้างไม่น้อยกว่า 16 เมตร ไม่ตั้งอยู่บนที่ลาดชัน หรือเชิงลาดชันสะพาน ในระยะ 50 เมตร จากจุดเริ่มต้นทางเข้า-ออก สถานที่ขอตั้งต้องไม่มีสิ่งก่อสร้างเหล่านี้ ได้แก่

- ช่องทางเปิดของเกาะกลางถนน / ทางระบายน้ำ / กำแพงของถนน
- ไม่ตั้งอยู่ใกล้ทางโค้งรัศมีน้อยกว่า 1,000 เมตร ไม่ตั้งอยู่ใกล้ทางแยกในระยะ 500 เมตร
- ไม่มีจุดสิ้นสุด / จุดเริ่มต้นของเชิงลาดสะพาน
- ไม่มีรางรถไฟในระยะ 30 เมตร
- ไม่มีจุดเริ่มและสิ้นสุดของทางโค้งของถนนสาธารณะ / ทางหลวง

ผลการศึกษาปัญหาและอุปสรรค ในการดำเนินธุรกิจสถานีสถานีบริการน้ำมัน ในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 4 แบ่งเป็นปัญหาและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่ผู้ประกอบการธุรกิจสถานีสถานีบริการน้ำมันต้องการให้รัฐบาลหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบแก้ไข และปัญหาและข้อเสนอแนะในการดำเนินธุรกิจสถานีสถานีบริการน้ำมันในแต่ละแห่งรายละเอียดดังนี้

4.5 ปัญหาและข้อเสนอแนะการดำเนินธุรกิจสถานีสถานีบริการน้ำมัน

ปัญหาและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. มาตรการทางภาษีของรัฐบาล เช่น การเรียกเก็บภาษีเข้าซ้อน การลดภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีรายได้นิติบุคคล ควรมีพิจารณาผลได้ผลเสียให้ดีกว่าประกาศใช้ เห็นว่ารัฐบาลควรมีการมองเศรษฐกิจแบบภาพรวมว่าการเก็บภาษีควรจะอยู่ในระดับใดที่จะไม่เกิดผลเสียกระทบต่อสังคมส่วนรวม

2. การกำหนดนโยบายเรื่องการส่งเสริมการใช้้ำมันชนิดต่างๆ เพราะปัญหาเรื่องราคาน้ำมันเพิ่มขึ้นหรือลดลงนั้น คิดว่าเป็นไปกลไกตลาด ถูกหรือแพงประชาชนก็ต้องใช้อยู่ดี อยากให้รัฐบาลกำหนดนโยบายให้ชัดเจนไปเลยว่าจะส่งเสริมอะไรกันแน่ ความแน่นอนนี่จะเป็นเครื่องชี้ให้ผู้ประกอบการตัดสินใจลงทุนทำธุรกิจต่อไปในทิศทางที่ถูกต้อง และสม่ำเสมอ เพื่อเป็นทางอยู่รอดของสถานีสถานีบริการน้ำมันขนาดเล็กและขนาดกลาง ทางรัฐบาลควรจำกัดชนิดน้ำมันให้น้อยลง โดยยกเลิกน้ำมันบางชนิด เพราะโอกาสที่สถานีสถานีบริการน้ำมันขนาดเล็กจะขยายหรือเพิ่มขนาดเป็นไปได้ยาก

3. ปัญหาน้ำมันราคาแพงขึ้นเรื่อยๆ จะส่งผลให้ลูกค้าที่มีทางเลือกอื่นๆ เปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงชนิดอื่นไปเลย เช่น เปลี่ยนไปใช้ LPG หรือ NGV ก็ทำให้ยอดขายน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงได้ ต้องเห็นใจผู้ค้าปลีกที่ได้รับค่าการตลาดไม่เหมาะสมกับค่าครองชีพ อัตราเงินเฟ้อและราคาสินค้าทุกชนิดที่สูงขึ้นตลอดมา รวมทั้งราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งมาขายก็สูงขึ้นเรื่อยๆ ดังนั้น ต้นทุนสูงขึ้นตลอดแต่ค่าการตลาดไม่เคยได้การดูแลสนใจจากบริษัทแม่และรัฐบาลเลย รัฐบาลควรจะเพิ่มค่าการตลาดให้มากขึ้น ลดการเก็บภาษีบางชนิด เช่น ภาษีสรรพสามิต ค่าการตลาดกำไรต่อลิตร น่าจะเพิ่มขึ้นเพราะยอดจำหน่ายลดลง ค่าการบริหาร-ค่าใช้จ่ายต่างๆ ค่าแรงเพิ่มขึ้น ถ้าสถานการณ์เป็นอย่างในปัจจุบันสถานีบริการน้ำมันจะมีกำไรน้อยเนื่องจากยอดขายลดลงค่าใช้จ่ายสูง โอกาสที่สถานีบริการน้ำมันขนาดเล็ก ขนาดกลาง จะปิดตัวลง เลิกกิจการเป็นไปได้อย่างสูงเหมือนที่ผ่านมา มีสถานีบริการน้ำมันเลิกกิจการเป็นจำนวนมาก

4. ปัญหาการควบคุมราคาที่จุดเดียวโดยปตท. เป็นตัวแปรของระบบการตลาดน้ำมันในปัจจุบัน โดยปตท. ไม่แข็งเปลี่ยนแปลงราคาสถานีบริการน้ำมันยี่ห้ออื่นก็ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามสถานการณ์ราคาที่แท้จริง อยากให้รัฐปล่อยให้ราคาน้ำมันเป็นแบบลอยตัว

ปัญหาและข้อเสนอแนะในการดำเนินธุรกิจ

1. การขาดเงินทุนหมุนเวียน ขาดสภาพคล่องทางการเงิน ปัญหาลูกหนี้ค้างชำระนาน
2. สถานีบริการน้ำมันคู่แข่งในบริเวณใกล้เคียงมีความพร้อมในการให้บริการที่ครบวงจรมากกว่า และมีการส่งเสริมการขายและการตลาด พฤติกรรมของผู้ใช้บริการปั้มน้ำมัน เริ่มเปลี่ยนไปจากเดิม คือ ผู้ใช้บริการจะเข้ามาเติมน้ำมันและต้องการเข้ามาใช้บริการอื่นๆ ด้วยเช่น เกี่ยวกับการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ รับประทานอาหาร ซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคจากร้านสะดวกซื้อ ดังนั้นกิจการขนาดเล็กจึงมีโอกาที่จะสูญเสียส่วนแบ่งตลาด ให้แก่ สถานีบริการน้ำมันคู่แข่งที่มีความพร้อมในการให้บริการได้มากกว่า

4. ผู้ใช้บริการเติมน้ำมันมอเตอร์ไซด์ เติมน้ำมันในปริมาณที่น้อยทำให้เสียเวลาและแรงงานอยากให้เติมน้ำมันน้อยกว่า 40 บาท ขึ้นไป

5. การสูบบุหรี่ โทรศัพท์มือถือ โกดังบริเวณแท่นปั้มน้ำมัน หรือไม่ดับเครื่องยนต์ ขณะเติมน้ำมัน อยากให้มีความผิดทางทางอาญา เพราะความไวไฟของน้ำมันเชื้อเพลิงอาจเกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินได้

6. มาตรการเวลาปิด-เปิดสถานีบริการน้ำมันและเวลาเปลี่ยนราคาน้ำมันเหมือนกันอยู่ 1 ชั่วโมง คือ เปิดบริการเวลา 05.00 น. แต่ให้เปลี่ยนราคาหน้าสถานีเวลา 06.00 น. ทำให้เกิดปัญหาหากลูกค้าเมื่อเริ่มวันใหม่ ควรจะเปลี่ยนเวลาให้เป็นเวลาเดียวกัน

7. การขนส่งน้ำมันให้กับสถานีบริการน้ำมัน ในช่วงเวลากลางคืนซึ่งเป็นเวลาที่สถานีบริการปิด คือ 24.00 – 05.00 น. จึงไม่ปลอดภัยและยากต่อการตรวจสอบ อยากให้สามารถขนส่งน้ำมันในเวลากลางวัน

8. การแจกสินค้าในการเติมน้ำมัน ควรมีกฎหมายห้ามผู้ค้าน้ำมันแจกของแถมให้ลูกค้า หากไม่มีการแจกของแถม งบประมาณที่ใช้สามารถนำมาเป็นงบในการแข่งขันด้านอื่นได้มากกว่า ในการแจกของแถมเป็นการทำให้ลูกค้าเสียนิสัย และอาจทำให้เกิดการทุ่มตลาดได้ จนทำให้ผู้ประกอบการที่เป็นดีลเลอร์ไม่สามารถอยู่ได้นอกจากบริษัทแม่เนื่องจากมีสถานีบริการเป็นจำนวนมาก จึงสามารถกระจายความเสี่ยงของธุรกิจตัวเองได้

9. การเปลี่ยนการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วธรรมดา (ดีเซล บี2) เป็นน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว บี5 ต้องเพิ่มถังเก็บ และเพิ่มหัวจ่ายและต้องแยกจำหน่ายเพราะเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงคนละชนิด ซึ่งมีคุณลักษณะแตกต่างกัน จึงต้องแยกการจำหน่าย สำหรับกรณีการเปลี่ยนแปลงชนิดน้ำมันที่จำหน่ายจะต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงภายใน 30 วัน นับแต่วันที่เปลี่ยนแปลงอีก สร้างความยุ่งยากให้แก่สถานีบริการน้ำมันมากในการเปลี่ยน หรือยกเลิกชนิดการขายน้ำมัน ซึ่งปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงบ่อยขึ้น

10. บริษัทแม่บังคับการเปิดไฟ ในสถานีบริการน้ำมัน โดยบังคับให้เปิดไฟฟ้าให้ครบทุกดวงในเวลากลางคืน ซึ่งถ้าเป็นบริเวณอันตราย ควรให้เปิดไฟตลอดเวลา หรือทำป้ายกันเป็นเขตห้ามเข้าไว้ เพื่อประหยัดรายจ่ายค่าไฟฟ้าได้