

การศึกษาสถานภาพและความสามารถในการแข่งขันของ
ธุรกิจการขนส่งทางระบบท่อลำเลียง

สำนักบริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว
กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

จัดทำโดย
บริษัท ซี เอ อินเตอร์เนชั่นแนล อินฟอร์เมชั่น จำกัด
กันยายน 2552

คำนำ

รายงาน สรุป การศึกษาสถานภาพและความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการ การศึกษา สถานภาพและความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจการขนส่งทางระบบท่อลำเลียง เป็นส่วนหนึ่งของ การศึกษา “โครงการการศึกษาการประกอบธุรกิจบริการของไทยเพื่อจัดทำแนวทางในการอนุญาตหรือมาตรการ สนับสนุนการลงทุนจากต่างประเทศและส่งเสริมพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของผู้ ประกอบการไทย ” ข้อมูลที่นำเสนอนี้ ได้จากการศึกษาทั้งข้อมูลทุติยภูมิและปฐมภูมิร่วมกันเพื่อวิเคราะห์ด้านสถานภาพการ ประกอบธุรกิจ และความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการเป้าหมาย ซึ่งกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ได้มอบหมายให้บริษัท ซี เอ อินเตอร์เนชั่นแนล อินฟอร์เมชั่น จำกัด ดำเนินการในช่วงเดือน สิงหาคม 2552 ถึง มิถุนายน 2553 โดยข้อมูลทุติยภูมินั้นได้จากการศึกษา ทบทวนข้อมูลจากแหล่งข้อมูล ต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแต่ละธุรกิจทั้งในภาครัฐและเอกชน ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิได้จาก สัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้เชี่ยวชาญในธุรกิจ การสำรวจความคิดเห็นจากผู้ประกอบการในธุรกิจ และการสัมภาษณ์ ระดมความคิดเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภาครัฐภาคเอกชนในธุรกิจ

ทั้งนี้รายงานฉบับสมบูรณ์ ที่มีเนื้อหาครบถ้วน ในส่วนกรอบแผนงานและกลยุทธ์ในการป้องกัน ผลกระทบและการพัฒนาขีดความสามารถของสถานประกอบการไทย เพื่อเตรียมความพร้อมรับมือการเข้ามา ประกอบกิจการของสถานประกอบการต่างชาติ ผู้อ่านสามารถติดต่อขอข้อมูลได้จาก สำนักบริหารการประกอบ ธุรกิจของคนต่างด้าว กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

คณะที่ปรึกษาโครงการขอขอบคุณกรมพัฒนาธุรกิจการค้าและหน่วยงานทั้งภาครัฐและสมาคมธุรกิจ เอกชนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสถานประกอบการในทุกสาขาธุรกิจ ที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการอนุเคราะห์ ข้อมูลเพื่อการศึกษาครั้งนี้เสร็จสมบูรณ์ทุกประการ

หัวหน้าทีมที่ปรึกษาโครงการ ฯ

เพียรจิต สิงห์โทธราช

บริษัท ซี เอ อินเตอร์เนชั่นแนล อินฟอร์เมชั่น จำกัด

มิถุนายน 2553

สถานภาพและความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจการขนส่งทางระบบท่อลำเลียง

การขนส่งทางท่อลำเลียง (TSIC Code: I60300) ในการศึกษาครั้งนี้ หมายถึง การขนส่งสิ่งของประเภทของเหลวและแก๊สผ่านสายท่อ เช่น น้ำประปา น้ำมัน แก๊สธรรมชาติ เป็นต้น ทั้งนี้ ท่ออาจวางบนบก ใต้น้ำหรือใต้ดินก็ได้ การขนส่งทางท่อเป็นระบบขนส่งที่มีลักษณะเฉพาะ เนื่องจากสินค้านี้ขนส่งต้องอยู่ในรูปของเหลว บริเวณที่ท่อผ่านจะต้องมีความชันไม่มากเกินไป เพื่อให้ของเหลวที่ไหลผ่านท่อไม่ไหลย้อนกลับและไม่มีภาระขนส่งที่ยากลำบาก ทั้งนี้การขนส่งทางท่อ อุปกรณ์ในการขนส่งแบ่งออกเป็น ส่วนแรก ท่อหลัก เป็นท่อที่ได้รับการกันสนิมและกันความชื้นเป็นอย่างดี และจะเป็นท่อที่เชื่อมต่อระหว่างแหล่งผลิตกับศูนย์กลางการผลิต ส่วนที่สอง คือ ท่อย่อย เป็นท่อที่วางไปตามจุดต่างๆ ตามที่ต้องการเพื่อขนส่งเชื้อเพลิงหรือแก๊สธรรมชาติ (<http://lpn.nfe.go.th>, 2552)

สถานประกอบการในธุรกิจการขนส่งทางท่อลำเลียงในปัจจุบันมีเพียงไม่กี่ราย เนื่องจากเป็นธุรกิจที่ต้องใช้ต้นทุนในการลงทุนสูง โดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ตามสินค้าที่ทำาการขนส่ง ได้แก่ ผู้ให้บริการขนส่งน้ำมัน และผู้ให้บริการขนส่งแก๊สธรรมชาติ

สาระสำคัญของสถานภาพของธุรกิจได้พอสังเขป ดังนี้

กิจการในธุรกิจการขนส่งทางระบบท่อลำเลียง จนถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2552 มีจำนวน 10 ราย และในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (2543-2552) มีแนวโน้มของจำนวนกิจการ เพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉลี่ยร้อยละ 7.92 ต่อปี จำนวนกิจการที่มีผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย 100% มีสัดส่วนร้อยละ 41.67 ส่วนกิจการที่มีต่างชาติมาร่วมทุนมีอยู่ร้อยละ 58.33 โดยสัญชาติที่เข้ามาร่วมถือหุ้น และนำเงินเข้ามาลงทุน ในกิจการ การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง มากที่สุดในปี 2551 คือ มาเลเซีย ธุรกิจการขนส่งทางระบบท่อลำเลียงเป็นองค์กรขนาดใหญ่มีทุนจดทะเบียนสูง ส่วนใหญ่มีที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลถึงร้อยละ 70.00 ในปี 2550 กิจการทั้งหมดทั่วประเทศมีรายได้รวมกันประมาณหกพันล้านบาท

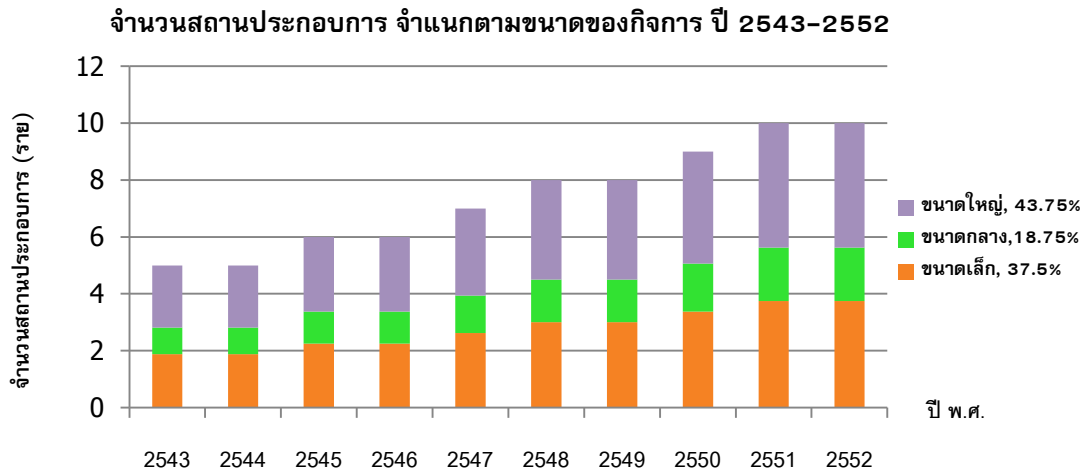
ด้านทรัพยากรในการดำเนินธุรกิจ พบว่า กิจการส่วนใหญ่ใช้ทรัพยากรส่วนใหญ่จากในประเทศ ได้แก่ บุคลากร และรูปแบบการบริหารจัดการ ส่วนปัจจัยที่มีการนำเข้าจากต่างประเทศในสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญ เงินทุน เครื่องมือและเทคโนโลยีต่างๆ

ด้านจุดแข็งหรือความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจพบว่า ธุรกิจการขนส่งทางท่อของไทยมีความสามารถหลายด้าน เช่น บุคลากรด้านบริหาร/วิศวกรรมระดับสูง มีความสามารถ มีการให้บริการที่ดีมีคุณภาพ มีการบริหารจัดการที่มีมาตรฐานในระดับสากล มีความมั่นคงทางการเงินค่อนข้างสูง เนื่องจากลูกค้าคือผู้ค้าน้ำมันและแก๊สผู้ถือหุ้นเอง รวมทั้งมีภาพลักษณ์ที่ดีจากผู้ถือหุ้น ด้านจุดอ่อนหรือ ข้อจำกัด พบว่า การขาดแคลนบุคลากรระดับปฏิบัติงานที่มีความสามารถ ต้นทุนในการดำเนินการหรือการให้บริการค่อนข้างสูง ทำให้ค่าบริการสูงตาม นอกจากนี้ยังมีจุดอ่อนด้านผู้ถือหุ้น ซึ่งส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นคู่แข่งกันเอง ทั้งนี้ประเด็นที่ใช้ในการแข่งขันของธุรกิจการขนส่งทางระบบท่อลำเลียง คือ ความสามารถในการตอบสนองกับอุปสงค์หรือความต้องการของลูกค้าภายในประเทศ

ทั้งนี้สามารถสรุปสถานภาพและสภาวะการแข่งขันของธุรกิจการขนส่งทางระบบท่อลำเลียง มีรายละเอียดดังนี้

1. ข้อมูลทางเศรษฐกิจที่สำคัญของธุรกิจการขนส่งทางระบบท่อลำเลียง ในช่วงปี พ.ศ. 2543-2552

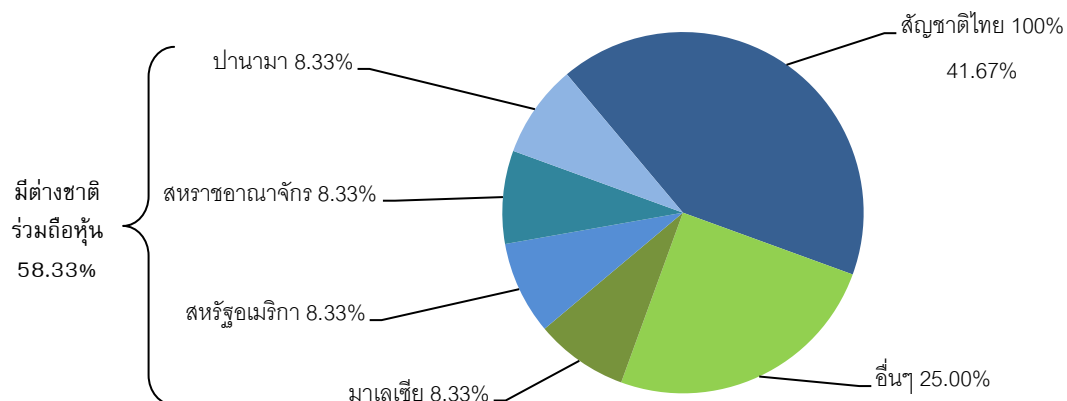
1.1 . จำนวนและสัดส่วนของสถานประกอบการ จำแนกตามขนาดของกิจการ



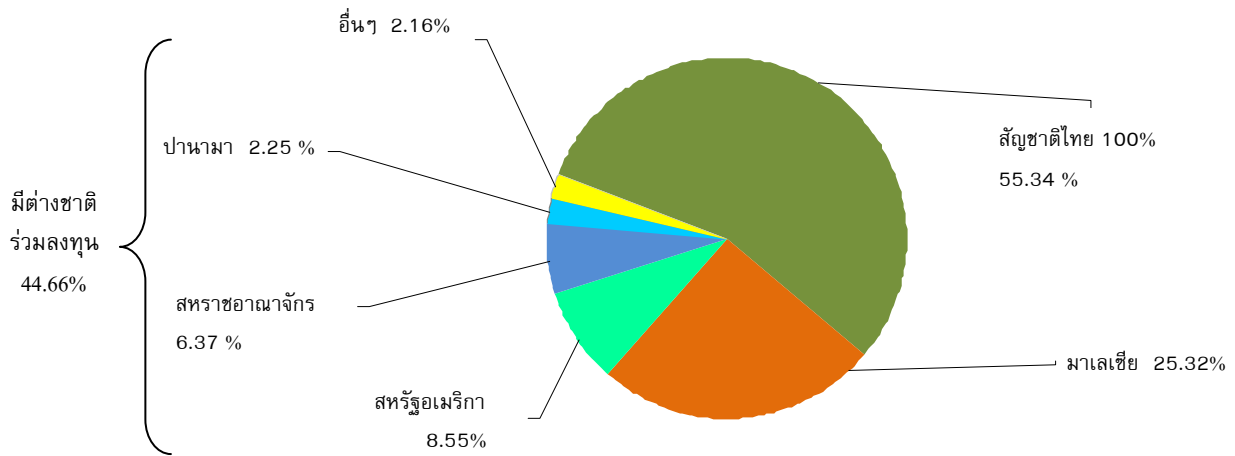
จำนวนสถานประกอบการทั่วประเทศ จนถึงปัจจุบัน 2552 (ณ เดือนกุมภาพันธ์) มีจำนวนคงอยู่รวม 10 ราย โดยสถานประกอบการแบ่งเป็นสถานประกอบการขนาดเล็กร้อยละ 50 ขนาดกลางและขนาดใหญ่มีสัดส่วนใกล้เคียงกันคือร้อยละ 25 ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2543-2552) จำนวนสถานประกอบการมีอัตราการเติบโตต่อปีเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง และมีการเติบโตเฉลี่ยในรอบ 10 ปี เพียงร้อยละ 7.92 เท่านั้น ด้านการกระจายตัวของสถานประกอบการพบว่าสถานประกอบการส่วนใหญ่ มีที่ตั้งอยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ร้อยละ 70 รองลงมาคืออยู่ภาคเหนือ (ร้อยละ 20) และภาคใต้ (ร้อยละ 10) ตามลำดับ

1.2 . จำนวนและทุนจดทะเบียนของกิจการ จำแนกตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้น

จำนวนของกิจการ จำแนกตามตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้น ปี 2551



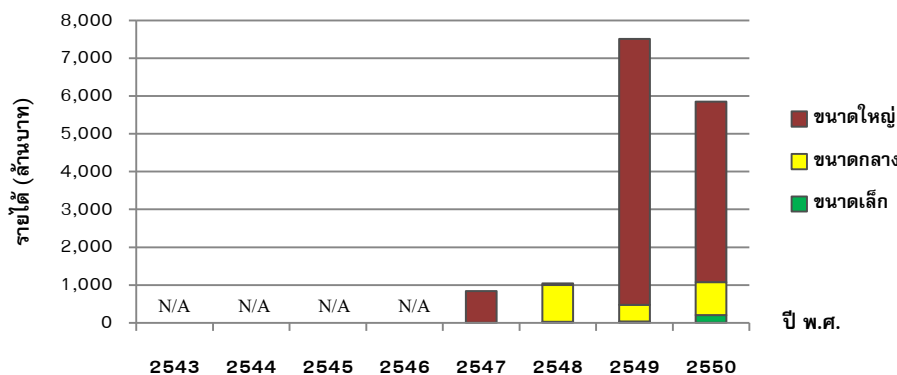
ทุนจดทะเบียนของกิจการ จำแนกตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้น ปี 2551



เมื่อพิจารณาด้านการถือหุ้นของกิจการในธุรกิจ พบว่า ในปี พ.ศ. 2551 มีจำนวนกิจการที่เป็นคนไทย 100% ถึงร้อยละ 41.67 มีมูลค่าทุนจดทะเบียนรวมประมาณ 11,335.08 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 55.34 ของมูลค่าทุนจดทะเบียนทั้งหมด ส่วนกิจการที่มีชาวต่างชาติเข้าร่วมถือหุ้นมีจำนวนคิดเป็นร้อยละ 58.33 มีมูลค่าการลงทุนรวมประมาณ 9,147.09 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 44.66 ของทั้งหมด ทั้งนี้ผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติส่วนใหญ่มีสัญชาติมาเลเซีย อเมริกา สหราชอาณาจักรและปานามา เป็นต้น

1.3 . มูลค่าตลาดจากรายได้รวมของธุรกิจ จำแนกตามขนาดของกิจการ

รายได้รวมของธุรกิจ จำแนกตามขนาดของกิจการ ปี 2543-2550



หมายเหตุ: N/A หมายถึง ไม่สามารถประมาณการได้ เนื่องจากขาดกลุ่มตัวอย่างขนาดใหญ่ หรือขนาดกลาง

ด้านการประเมินมูลค่าตลาดของธุรกิจ พบว่า ประมาณการรายได้ของธุรกิจทุกขนาดรวมกัน ในปี 2550 มีมูลค่าประมาณ 5,850.89 ล้านบาท ในรอบ 8 ปี (ช่วงปีพ.ศ. 2543-2550) มูลค่าตลาดด้านรายได้ของธุรกิจมีอัตราการเติบโตต่อปีไม่คงที่ ทั้งนี้ธุรกิจที่เป็นผู้นำตลาด ซึ่งมีรายได้สูง สุดในช่วงปีพ.ศ. 2548-2550 เช่น บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด

บริษัท ทรานส์ไทย- มาเลเซีย (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมไทย จำกัด เป็นต้น ทั้งนี้ในปี 2550 พบว่าผู้นำตลาดที่เป็นกิจการสัญชาติไทย 100 % มีเพียง 2 รายเท่านั้น ส่วนผู้นำตลาดที่เหลืออีก 3 รายได้แก่ บริษัท ท่อขนส่งปิโตรเลียมไทย จำกัด บริษัท ทรานส์ไทย- มาเลเซีย (ประเทศไทย) จำกัด และ บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด มีผู้ร่วมถือหุ้นสัญชาติอังกฤษ และมาเลเซีย ร่วมถือหุ้นอยู่ด้วย

2. หน่วยงานและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการขนส่งทางระบบท่อลำเลียง

2.1. ภาพรวมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- **กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน** มีภารกิจเกี่ยวกับการส่งเสริมประสิทธิภาพการใช้พลังงาน กำกับการอนุรักษ์พลังงาน จัดหาแหล่งพลังงาน พัฒนาพลังงานทางเลือกและเผยแพร่เทคโนโลยีด้านพลังงานอย่างเป็นระบบ ต่อเนื่อง กำหนดระเบียบ มาตรฐาน และเผยแพร่ถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิต การแปรรูป การส่ง การใช้ และการอนุรักษ์พลังงาน (www.dede.go.th, 2551)
- **คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน** มีอำนาจหน้าที่ คือ กำกับดูแลการประกอบกิจการเกี่ยวกับพลังงาน เป็นผู้ออกประกาศกำหนดประเภทใบอนุญาตการประกอบกิจการพลังงาน กำหนดประเภท ขนาด และลักษณะของกิจการพลังงานที่ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องขอใบอนุญาต กำหนดมาตรการเพื่อให้เกิดความมั่นคงและเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า เสนอความเห็นต่อแผนพัฒนาการจัดทำก๊าซธรรมชาติ เป็นต้น (www.erc.or.th/default.aspx, 2551)
- **สถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย** มีภารกิจคือ สนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมปิโตรเลียม อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ มีอำนาจหน้าที่ในการให้ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องและเป็นประโยชน์ และส่งเสริมการติดต่อสื่อสารระหว่างทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง อำนวยความสะดวก และเป็นศูนย์กลางในการให้ความช่วยเหลือในด้านการวิจัยและพัฒนา ดูแลความสัมพันธ์และส่งเสริมให้อุตสาหกรรมที่เป็นสมาชิกมีความรับผิดชอบต่อสังคม (www.ptit.org/about-vision-mission.php, 2551)

2.2. มาตรการ/โครงการในการส่งเสริมและพัฒนา

ธุรกิจการขนส่งทางท่อลำเลียงเป็นธุรกิจที่มีข้อจำกัดสูงในการประกอบการ โดยเฉพาะในด้านการลงทุน ที่ต้องใช้งบประมาณค่อนข้างสูง ก่อปรกับผู้ใช้บริการที่มีจำนวนไม่มากนัก นอกจากนี้ผู้ผลิตน้ำมันหรือก๊าซธรรมชาติบางรายก็มีการลงทุนในการสร้างระบบลำเลียงเอง ทำให้เป็นสถานประกอบการในธุรกิจมีไม่มากนัก ดังนั้นการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจดังกล่าวจึงเป็นไปในรูปแบบของการสร้างข้อตกลงในการส่งเสริมหรือให้การสนับสนุนสถานประกอบการเพียงไม่กี่ราย ที่ให้บริการหรือขนส่งน้ำมันหรือก๊าซธรรมชาติที่ตนเองได้ผลิตขึ้นมามากกว่า ตัวอย่างการส่งเสริมสถานประกอบการขนส่งทางท่อ มีดังต่อไปนี้

ชื่อโครงการ	วัตถุประสงค์	ผลการดำเนินงาน	หน่วยงานรับผิดชอบ
โครงการศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งเอทานอล การผสมและการขนส่ง	เพื่อศึกษาโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งเอทานอล การผสมและการขนส่งแก๊สโซฮอล์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบ จัดเก็บและการขนส่ง	สถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ได้นำผลการศึกษาเสนอต่อ กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน และกระทรวงพลังงาน พิจารณา โดยผลการศึกษาพบว่าภาครัฐสร้างทางเลือกการขนส่งทางเอทานอลผ่านทางท่อและทางรถไฟ รวมทั้งให้หน่วยงานภาครัฐและสถานประกอบการหาแนวทางสร้างคลังเอ	- กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน - กระทรวงพลังงาน - สถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย

ชื่อโครงการ	วัตถุประสงค์	ผลการดำเนินงาน	หน่วยงานรับผิดชอบ
แก๊สโซฮอลล์	ให้มีคุณภาพมากขึ้น รวมไปถึงการเชื่อมโยงธุรกิจเอทานอลและแก๊สโซฮอลล์ทั้งระบบรองรับการขยายตัวของการใช้เอทานอลในปีพ.ศ. 2565 ที่ไทยจะนำมาผสมในน้ำมันเบนซินประมาณ 9 ล้านลิตรต่อวัน ทั้งนี้การศึกษาโครงการดังกล่าว เพื่อหาแนวทางที่จะทำให้การขนส่งเอทานอลทั้งระบบ มีต้นทุนที่ต่ำลงและมีประสิทธิภาพมากขึ้น ตั้งแต่การขนส่งจากโรงงานผลิตเอทานอล โรงกลั่นน้ำมัน ไปจนถึงสถานีบริการน้ำมัน ในรูปของแก๊สโซฮอลล์ รวมถึงการขนส่งเข้าและออกคลังน้ำมันด้วย ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ จะนำไปเป็นแนวทางในการส่งเสริมการขนส่งทางท่อลำเลียงต่อไป	เอทานอลกลางขึ้นประมาณ 3 - 4 แห่งทั่วประเทศ เพื่อให้มีการเก็บและกระจายเอทานอลในประเทศและส่งออกโดยมีต้นทุนต่ำ ส่วนตลาดเอทานอลในประเทศควรสร้างคลังเก็บในจังหวัดขอนแก่นหรือสระบุรี เพราะมีโครงสร้างพื้นฐานรองรับ ไม่ไกลจากแหล่งวัตถุดิบ และโรงงานผลิตเอทานอล ในขณะที่การผลิตเอทานอลส่งออกต้องสร้างคลังกลาง ที่จังหวัดชลบุรีหรือระยอง เพื่อเป็นคลังสำหรับรวบรวมเอทานอลของสถานประกอบการจากหลายๆรายก่อนส่งออกไปยังต่างประเทศ ซึ่งช่วยให้ต้นทุนการส่งออกลดลง และโรงงานเอทานอลต้องใช้วิธีแลกเปลี่ยนเอทานอลระหว่างกันเพื่อร่นระยะทางการขนส่งเอทานอลไปยังลูกค้า จากเดิมที่ใช้รถบรรทุกขนส่งจากโรงงานไปยังลูกค้าที่อยู่ไกล ทั้งนี้โรงงานเอทานอลที่ใกล้กว่านอกจากนี้ยังพบว่า ระบบการขนส่งเอทานอลจำเป็นต้องมีการปรับแก้กฎระเบียบ ด้วยการให้เอทานอลอยู่ภายใต้การควบคุมของพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง แทนการอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติสุรา โดยเชื่อว่าต้นทุนการขนส่งเอทานอลในภาพรวมของไทยจะลดลงได้ถึง 1,000 ล้านบาทในปี 2561 ขณะเดียวกันเป็นการสร้างศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางของประเทศไทยในอนาคต (www.energy.go.th, 28 ม.ค. 2009)	- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ
โครงการ กิจการบริการ ด้านจัด การพลังงาน (Energy Service Company: ESCO)	เพื่อส่งเสริมการลงทุนในกิจการบริการด้านจัดการพลังงาน โดยมีเงื่อนไขให้กิจการบริการด้านจัดการพลังงานที่มีความประสงค์เข้าร่วมโครงการต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงพลังงานก่อนการขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ตามยุทธศาสตร์การส่งเสริมการลงทุนและการใช้พลังงานทดแทน ทั้งนี้เป็น	ในส่วนประเทศไทยซึ่งจากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลล่าสุดเมื่อปี พ.ศ. 2548 พบว่าบริษัทซึ่งดำเนินธุรกิจบริหารจัดการพลังงานจำนวนประมาณ 60 บริษัท (ยังไม่ได้ผ่านการคัดกรองข้อมูลที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการเป็นบริษัทจัดการพลังงาน) แต่ในจำนวนนี้มีบริษัทจัดการพลังงานจำนวน 21 บริษัท (ผ่านการคัดกรองข้อมูลจากสภาอุตสาหกรรมฯ แล้ว) ที่ได้ทำข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านอนุรักษ์พลังงานโดยใช้ระบบ ESCO กับทางสถาบันพลังงานเพื่ออุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ดังมีรายชื่อดังนี้ (1) การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (2) บริษัท บี.ที.เอ็ม. เอ็นจิเนียริง จำกัด (3) บริษัท เบสท์ เอ็นเนอร์ยี่ เซอร์วิส จำกัด (4) บริษัท เรียว ยู พาวเวอร์ จำกัด	- กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน - สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ชื่อโครงการ	วัตถุประสงค์	ผลการดำเนินงาน	หน่วยงานรับผิดชอบ
	ผลสืบเนื่องมาจากการทำข้อตกลงของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน โดยเป็นโครงการที่ต้องการส่งเสริมการลงทุนในกิจการที่ให้บริการด้านการจัดการพลังงาน รวมทั้งการขนส่งพลังงานทางท่อด้วย	(5) บริษัท เวสต์ต้า พีเอ็มเอส (ไทยแลนด์) จำกัด (6) บริษัท เอนนอป จำกัด (7) บริษัท เอ็กซ์เซลเลนซ์ เอ็นเนอร์ยี่ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (8) บริษัท เอ็นเนอร์จีก้า จำกัด (9) บริษัท เอ็นเนอร์ยี่ คอนเซอร์เวชั่นซิสเต็มส์ (ประเทศไทย) จำกัด (10) บริษัท เอ็นเนอร์ยี่ ดีไซน์ คอนเซ็ปท์ จำกัด (11) การไฟฟ้านครหลวง (12) บริษัท ไทยเอ็นเนอร์ยี่ คอนเซอร์เวชั่น จำกัด (13) บริษัท โกลด์มาร์ก เทคโนโลยี ซัพพลาย จำกัด (14) บริษัท พี แอนด์ เอส ดีไซน์ จำกัด (15) บริษัท แอคทีฟ ชายน์ จำกัด (16) บริษัท ชไนเดอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด (17) บริษัท การ์ันตี เอ็นจิเนียริง จำกัด (18) บริษัท จัดการอากาศอัด จำกัด (19) บริษัท จอห์นสัน คอนโทรลส์ อินเตอร์-เนชั่นแนล (ประเทศไทย) จำกัด (http://www.thaiesco.org/thai/business.asp)	

ที่มา : www.dlt.go.th/home.php, 2552

3. สถานภาพการประกอบธุรกิจ และศักยภาพในการประกอบธุรกิจของธุรกิจการขนส่งทางระบบท่อลำเลียง

การขนส่งทางท่อในปัจจุบันได้แก่ การขนส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติเท่านั้น ทั้งนี้พบว่าผู้ให้บริการขนส่งทางท่อในประเทศไทยมีเพียงไม่กี่รายเท่านั้น เนื่องจากกิจการขนส่งทางท่อถือว่าเป็นบริการที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงจำนวนมาก ต้องใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย มีระบบการดำเนินการที่มีมาตรฐาน รวมทั้งต้องใช้พื้นที่จำนวนมากทั้งที่ดินราชพัสดุและการเวนคืนเพื่อวางโครงข่ายระบบท่อ ซึ่งไม่เพียงแต่ใช้งบประมาณจำนวนมากเท่านั้น แต่ยังต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนอีกด้วย ทำให้เท่าที่ผ่านมาไม่มีการลงทุนโดยเอกชนรายใดรายหนึ่งในการ ให้บริการโดยเฉพาะ ส่วนใหญ่เกิดจากการร่วมลงทุนระหว่างผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่ดำเนินกิจกรรมหลักอยู่ในประเทศไทย ได้แก่ ผู้ใช้ ผู้ผลิตและผู้จำหน่ายน้ำมันหรือก๊าซธรรมชาตินั้นๆ เช่น สยามบิณ สายการบิน สถานีจำหน่ายน้ำมัน หรือสถาบันการเงินต่างๆ เป็นต้น

ทั้งนี้พบว่ายังไม่มีสถานประกอบการที่เปิดดำเนินการเพื่อให้บริการโดยเฉพาะ ทั้งสถานประกอบการไทย 100% และสถานประกอบการที่มีชาวต่างชาติถือหุ้น เนื่องจากยังติดในข้อกำหนดหลายด้าน เช่น บริษัทสุโขทัย ปีโตรเลียม ที่จะถือหุ้นร้อยละ 51 ร่วมกับบริษัท CITIC International Cooperation จากจีน ซึ่งได้ขอรับการสนับสนุนจาก BOI เพื่อดำเนินกิจการขนส่งน้ำมันทางท่อระหว่างประเทศ แต่พบว่ายังไม่ผ่านการพิจารณา เนื่องจากคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ยังมีข้อกังวลเกี่ยวกับความมั่นคงของประเทศในการอนุญาตให้เอกชนโดยเฉพาะจากต่างประเทศ มีสิทธิ์ ในการใช้ที่ดินเพื่อดำเนินโครงการ

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าการขนส่งทางท่อในไทยได้มีการขนส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ซึ่งสามารถแบ่งสถานประกอบการออกตามสินค้าที่ขนส่ง ดังนี้

ผู้ให้บริการขนส่งน้ำมัน มีสถานประกอบการดังนี้

- **บริษัท ท่อขนส่งปิโตรเลียมไทย จำกัด (THAPLINE)** ซึ่งก่อตั้งโดยการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปัจจุบันคือ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)) ซึ่งมีผู้ถือหุ้นที่ถือเป็นสัญชาติไทยประมาณร้อยละ 51 และผู้ถือหุ้นต่างชาติร้อยละ 49 โดยรายชื่อผู้ถือหุ้นได้แก่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) บริษัท เอสโซ่ บริษัทเชลล์ บริษัทคาลเท็กซ์ บริษัทไทยออยล์ บริษัทคูเวต ปิโตรเลียม ธนาคารทหารไทย (เดิมคือ บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย) บริษัทบีพี โมบิล บริษัท ทีซีพีแอล ประเทศไทย โปรเจกต์ จำกัด เป็นต้น ปัจจุบันระบบท่อส่งน้ำมัน THAPLINE ประกอบด้วย 3 โครงการหลักคือ

- ระบบท่อส่งน้ำมันศรีราชา- สระบุรี มีความยาวทั้งสิ้น 255 กิโลเมตร สามารถขนส่งน้ำมันได้ 26,000 ล้านลิตรต่อปี มีเส้นทางเริ่มต้นจากสถานีส่งน้ำมันต้นทางศรีราชา จังหวัดชลบุรี ซึ่งจะรับน้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันเอสโซ่ โรงกลั่นน้ำมันไทยออยล์ คลังน้ำมันของปตท. และคลังน้ำมันของบริษัท ชลบุรี เทอร์มินัล จำกัด (BP/Q8) เพื่อลำเลียงไปยังคลังปลายทางที่อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี และที่อำเภอเส้าไห้ จังหวัดสระบุรี โดยมีท่อแยกไปยังคลังบาฟส์ ที่บริเวณท่าอากาศยานดอนเมือง

- ระบบท่อส่งน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ THAPLINE ได้ขยายระบบท่อจากคลังน้ำมันลำลูกกาไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะทางประมาณ 38 กิโลเมตร สามารถส่งน้ำมันอากาศยานได้เต็มขีดความสามารถของสนามบินในการรองรับผู้โดยสาร 100 ล้านคนต่อปี

- ระบบท่อส่งน้ำมันมาบตาพุด - ศรีราชา THAPLINE ได้ขยายระบบท่อส่งน้ำมันจากศรีราชาไปเชื่อมต่อยังโรงกลั่นน้ำมันระยอง และโรงกลั่นน้ำมันสตาร์ปิโตรเลียม ที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดมีความยาวท่อประมาณ 67 กิโลเมตร สามารถขนส่งน้ำมันได้ประมาณ 7,200 ล้านลิตรต่อปี

- **บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT)** เกิดจากในเดือนพฤษภาคม 2534 คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ มอบหมายให้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นแกนกลางในการจัดตั้งบริษัทร่วมทุน โดยโครงสร้างผู้ถือหุ้นประกอบด้วยกลุ่มรัฐวิสาหกิจ และบริษัทน้ำมันเอกชน รวม 13 ราย ในการดำเนินการก่อสร้างท่อขนส่งน้ำมัน ทั้งนี้เมื่อพิจารณาสัญชาติของผู้ถือหุ้นพบว่าผู้ ประกอบการเป็นผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยประมาณร้อยละ 93 และผู้ถือหุ้นต่างชาติประมาณร้อยละ 7 โดยมีจุดเริ่มต้นที่โรงกลั่นน้ำมันบางจาก คลังน้ำมันเชลล์ และคลังน้ำมันคาลเท็กซ์ ที่ขอนแก่น ภายใต้มายังคลังน้ำมัน บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (BAFS) และได้เพิ่มทุนเพื่อขยายโครงการก่อสร้างคลังน้ำมันบางปะอิน และวางท่อจากคลังน้ำมันดอนเมืองไปยังคลังน้ำมันบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และได้เริ่มเปิดบริการขนส่งน้ำมันทางท่อสำหรับน้ำมันอากาศยาน จากโรงกลั่นน้ำมันบางจากถึงดอนเมืองเมื่อมกราคม 2537 และต่อมาได้เปิดให้บริการขนส่งน้ำมันภาคพื้นดิน (น้ำมันดีเซลหมุนเร็วและน้ำมันเบนซิน) เมื่อ มีนาคม 2537 และให้บริการจ่ายน้ำมันทางรถยนต์เมื่อเดือนพฤษภาคมปีดังกล่าว

- **บริษัท เจพี-วัน แอสเซต จำกัด (JP-One Asset)** ได้ถูกจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2547 ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ (BAFS) เพื่อดำเนินธุรกิจการขนส่งน้ำมันอากาศยานผ่านระบบท่อส่งน้ำมันเชื้อเพลิงไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ เส้นทางมักกะสัน- สุวรรณภูมิ โดยจะเชื่อมต่อกับแนวท่อขนส่งน้ำมันเส้นเดิมของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด หรือ (FPT) บริเวณนิคมรถไฟมักกะสันถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีเพื่อลำเลียงน้ำมันจากต้นทางไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วยระบบท่อขนส่งใต้ดิน โดยปัจจุบันโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ คือบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นประมาณร้อยละ 92 และบริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด(มหาชน) ถือหุ้นประมาณร้อยละ 8 ซึ่งถือได้ว่าการถือหุ้นโดยสถานประกอบการสัญชาติไทย 100% อย่างไรก็ตามการดำเนินงานของบริษัทจะว่าจ้างบริษัทขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด(FPT) ซึ่งมีความชำนาญในการขนส่งน้ำมันด้วยระบบท่อกว่า 10 ปี เป็นผู้ดำเนินการในการปฏิบัติหน้าที่ตั้งแต่การนำน้ำมันเข้าสู่ระบบท่อ การดูแลการขนส่งน้ำมัน การจัดส่งน้ำมันไปยังบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BAFS) ตลอดจนการควบคุมดูแลในขั้นตอนต่างๆให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และความปลอดภัยสูงสุดตามที่กำหนด

ผู้ให้บริการขนส่งก๊าซธรรมชาติ พบว่ามีสถานประกอบการจำนวน 2 ราย และไม่มีการดำเนินกิจการเพื่อให้บริการขนส่งทางท่อโดยเฉพาะ โดยสถานประกอบการจะมีการถือหุ้นโดยสถานประกอบการด้านก๊าซธรรมชาติเพียงรายเดียว คือ บริษัท ปตท จำกัด (มหาชน) บริษัทที่ดำเนินกิจการในกลุ่มธุรกิจ จสำรวจ ผลิตและก๊าซธรรมชาติ เป็นผู้ประกอบธุรกิจก๊าซธรรมชาติอย่างครบวงจรเพียงรายเดียวในประเทศ โดยครอบคลุมตั้งแต่การสำรวจและผลิต การจัดหา การขนส่งก๊าซธรรมชาติทางท่อ การแยกก๊าซธรรมชาติและการจัดจำหน่ายโดยปตท. เป็นเจ้าของและผู้ดำเนินการโครงข่ายระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ (Transmission Network) ทั้งบนบกและในทะเลและเป็นผู้ดำเนินการจัดหาขนส่งก๊าซธรรมชาติทางท่อ จัดจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ และดำเนินธุรกิจแยกก๊าซธรรมชาติรายใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ทั้งนี้บริษัทที่ดำเนินการขนส่งหรือบริการเกี่ยวกับท่อก๊าซธรรมชาติที่มีการร่วมทุนหรือถือหุ้นโดยปตท. ได้แก่

- **บริษัท ปตท. จำกัด ก๊าซธรรมชาติ จำกัด** เป็นบริษัทร่วมทุนที่ได้จัดตั้งขึ้นใน พ.ศ.2539 โดยได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในการนำก๊าซธรรมชาติมาใช้เป็นเชื้อเพลิงในภาคอุตสาหกรรม ทดแทนการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ บริษัทได้ก่อสร้าง พัฒนา และขยายเครือข่ายระบบการขนส่งก๊าซธรรมชาติทางท่อในพื้นที่อุตสาหกรรมต่างๆ โดยในปัจจุบันได้ดำเนินการให้บริการอยู่ 6 พื้นที่ ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมบางปู นิคมอุตสาหกรรมบางพลี นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง เขตอุตสาหกรรมนวนคร สวนอุตสาหกรรมโรจนะ และพื้นที่รังสิต โดยมีแผนพัฒนาและขยายพื้นที่ให้บริการต่อไปยังนิคมอุตสาหกรรมและพื้นที่ศักยภาพอื่นๆ ต่อไป ทั้งนี้ลักษณะการให้บริการส่วนใหญ่เป็นการรับซื้อก๊าซธรรมชาติมาจากบริษัทผู้ผลิตก๊าซของปตท. เพื่อนำมาจำหน่าย โดยผ่านท่อย่อยที่เชื่อมต่อจากระบบท่อส่งก๊าซ ไปยังพื้นที่ต่างๆ เพื่อจำหน่ายก๊าซให้กับลูกค้าอุตสาหกรรมในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม

- **บริษัท ทรานส์ ไทย-มาเลเซีย (ประเทศไทย) จำกัด** หรือ TTM (T) ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามโครงการก่อสร้างท่อส่งก๊าซธรรมชาติไทย - มาเลเซีย ที่จัดตั้งขึ้นเพื่อแก้ไขข้อขัดแย้งเกี่ยวกับเส้นเขตไหล่ทวีปของประเทศทั้งสองในอ่าวไทย ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 7,250 ตารางกิโลเมตร ต่อมาในปี พ.ศ. 2522 รัฐบาลไทยและรัฐบาลมาเลเซียได้ลงนามบันทึกความเข้าใจในการร่วมพื้นที่ที่เหลื่อมล้ำเป็น “พื้นที่พัฒนาร่วมไทย-มาเลเซีย” หรือ Thai-Malaysia Joint Development Area (JDA) ในปี พ.ศ. 2533 รัฐบาลทั้งสองประเทศบรรลุข้อตกลงในการร่วมก่อตั้งองค์การร่วมไทย-มาเลเซีย (MTJA) ขึ้น เพื่อปฏิบัติหน้าที่แทนรัฐบาลในการดูแล สำรวจ และแสวงหาผลประโยชน์จากทรัพยากรปิโตรเลียมในพื้นที่ พ.ศ. 2540 การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปัจจุบันคือ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)) และบริษัทน้ำมันแห่งชาติมาเลเซีย (เปโตรนาส) ได้ร่วมลงนามใน Head of Agreement หรือ HOA ในการซื้อขายก๊าซธรรมชาติฝ่ายละ 50 เปอร์เซ็นต์ เพื่อนำกลับไปใช้ประโยชน์ในประเทศของตน จนกระทั่ง ปตท. และ เปโตรนาส ได้บรรลุข้อตกลงร่วมกันจัดตั้ง บริษัท ทรานส์ ไทย-มาเลเซีย (ประเทศไทย) จำกัดหรือ TTM (T) และ บริษัท ทรานส์ ไทย-มาเลเซีย (ประเทศมาเลเซีย) จำกัด หรือ TTM(M) ขึ้นในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 เพื่อบริหารจัดการและดำเนินงานโครงการท่อส่งก๊าซและโรงแยกก๊าซธรรมชาติไทย-มาเลเซีย โดยบริษัทแม่ของทั้งสองประเทศได้ร่วมลงทุนในอัตราส่วนร้อยละ 50:50

จากการศึกษาข้อมูลงานวิจัยของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น บริษัท ปตท จำกัด (มหาชน) สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน สถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย และการสำรวจข้อมูลจากสถานประกอบการในธุรกิจ สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

1) ทรัพยากรในการดำเนินธุรกิจ

จากการสำรวจการใช้ทรัพยากรในการดำเนินธุรกิจของสถานประกอบการ พบว่าสถานประกอบการที่ให้บริการด้านการขนส่งทางท่อ ใช้ทรัพยากรส่วนใหญ่จากในประเทศ ได้แก่ บุคลากรและรูปแบบการบริหารจัดการ ส่วนปัจจัยที่มีการนำเข้าจากต่างประเทศในสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญ เงินทุน เครื่องมือและเทคโนโลยีต่างๆ นอกจากนี้ยังพบว่าสถานประกอบการเกือบทั้งหมดมี Supplier จากต่างประเทศที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทยโดยได้รับการส่งเสริมจาก BOI นั่นคือ

บริษัท แคนาดอยล์ กรุ๊ป ที่ผลิตและจำหน่ายอุปกรณ์เกี่ยวกับการขนส่ง เช่น ท่อ ข้อต่อและวาล์ว สำหรับท่อขนาดใหญ่ โดยได้จำหน่ายอุปกรณ์เหล่านี้ทั้งในประเทศไทยและในภูมิภาคนี้ด้วย

2) สถานภาพการตลาด การแข่งขันในตลาด

(1) กลุ่มเป้าหมายของธุรกิจ

- บริการขนส่งน้ำมัน มีกลุ่มเป้าหมายได้แก่

- กลุ่มผู้จำหน่ายน้ำมันที่ซื้อน้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันต่างๆ เช่น โรงกลั่นน้ำมันบางจาก โรงกลั่น ARC ที่มาบตาพุด โรงกลั่นไทยออยล์ และโรงกลั่นเอสโซ่ เป็นต้น
- กลุ่มผู้ใช้ น้ำมัน เช่น การสายบินต่างๆ
- กลุ่มผู้ค้าน้ำมันอากาศยาน เช่น บริษัทปตท. บริษัทบางจากปิโตรเลียม บริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย บริษัทเซฟรอน(ประเทศไทย) บริษัทเอสโซ่(ประเทศไทย)

- บริการขนส่งก๊าซธรรมชาติ ได้แก่ ผู้ผลิตก๊าซธรรมชาติ อุตสาหกรรมผลิตไฟฟ้า (ผู้ผลิตเพื่อใช้เองและเพื่อจำหน่าย เช่น โรงไฟฟ้า) ผู้ค้าส่งก๊าซธรรมชาติ ผู้บริโภคก๊าซธรรมชาติ เป็นต้น

(2) ช่องทางและวิธีการตลาด ดังที่กล่าวมาแล้วว่าสถานประกอบการส่วนใหญ่มีลูกค้าเป็นผูถือหุ้ น จึงมีการดำเนินกิจการเพื่อเป็นประโยชน์ต่อผูถือหุ้ นเองโดยไม่มีการทำตลาด นอกจากนี้หากลูกค้ารายดังกล่าวไม่ได้ถือหุ้ นในกิจการจะมีวิธีการทางตลาดด้วยการติดต่อเจรจากับลูกค้าด้วยตนเอง

(3) คู่แข่งขันหลัก สถานประกอบการส่วนใหญ่ไม่มีการแข่งขันกันมากนัก เนื่องจากมี สถานประกอบการเพียงไม่กี่รายเนื่องจากข้อจำกัดด้านต่างๆ นอกจากนี้ส่วนใหญ่ออกตั้งขึ้นเพื่อเป็นการสนับสนุนการดำเนินการของผูถือหุ้ นเอง ในขณะที่คู่แข่งที่สำคัญของสถานประกอบการได้แก่ ธุรกิจขนส่งน้ำมันด้วยรูปแบบการขนส่งอื่นๆ เช่น การขนส่งน้ำมันทางรถไฟ รถบรรทุกและทางเรือ เป็นต้น ซึ่งอาจมีการแย่งลูกค้าผูใช้น้ำมันที่เป็นสถานีจำหน่ายน้ำมันต่างๆ เป็นต้น ในขณะที่ผูขนส่งก๊าซธรรมชาติมีคู่แข่งที่สำคัญคือ การผลิตและจำหน่ายพลังงานทดแทนชนิดอื่น เช่น ถ่านหิน ก๊าซ LPG เป็นต้น ซึ่งอาจทำให้ความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติลดลง เป็นต้น

(4) รูปแบบและวิธีการแข่งขัน

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าลูกค้าส่วนใหญ่ของสถานประกอบการจะเป็นผูถือหุ้ น ซึ่งผูถือหุ้ นจะใช้บริการในบริษัทที่ตนเองถือหุ้ นอยู่ เนื่องจากจะมีราคาค่าบริการมาตรฐานที่ได้กำหนดไว้สำหรับลูกค้าผูถือหุ้ น ในขณะที่ลูกค้าบางส่วนที่ไม่ได้ถือหุ้ นอาจมีการติดต่อสื่อสารกันโดยตรงเพื่อเข้ามาใช้บริการ ขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านราคาค่าบริการโดยเปรียบเทียบระหว่างการใช้รถบรรทุก รถไฟ ในแต่ละช่วงเวลา แต่ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบระหว่างลูกค้าที่เป็นผูถือหุ้ นกับลูกค้าภายนอก พบ ว่าลูกค้าภายนอกมักมีการกำหนดราคาที่สูงกว่าหรืออาจมีการกีดกันไม่ให้ใช้บริการ ขึ้นอยู่กับมติหรือการพิจารณาของผู้บริหารอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งหากจะมีการให้ลูกค้าภายนอกเข้ามาใช้บริการจะมีการจัดทำข้อตกลงกันต่อไป

(5) แนวโน้มความต้องการของตลาด

สถานประกอบการในธุรกิจขนส่งน้ำมันทางท่อคาดว่าแนวโน้มตลาดในประเทศระยะเวลา 1-3 ปีข้างหน้าจะลดลงบ้างแต่ไม่มากนัก เนื่องจากน้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมเป็นสินค้าพื้นฐาน ที่ยังมีความต้องการใช้จากผู้บริโภคทั้งภาคอุตสาหกรรมและครัวเรือนอยู่ แต่การปรับเปลี่ยนราคาของน้ำมันอาจส่งผลกระทบต่อความต้องการใช้ของผู้บริโภคบ้าง ด้านผูให้บริการขนส่งก๊าซธรรมชาติทางท่อเห็นว่าแนวโน้มตลาดอาจจะขยายตัวมากขึ้น เนื่องจากมีโครงการที่จะขยายพื้นที่การให้บริการไปยังพื้นที่อื่นๆ มากขึ้น นอกจากนี้แนวโน้มการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันยังส่งผลต่อธุรกิจก๊าซธรรมชาติอีกด้วย

3. สถานภาพของประเด็นความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจการขนส่งทางระบบท่อลำเลียง

ธุรกิจขนส่งทางท่อของไทยมีความสามารถหลายด้าน เช่น บุคลากรด้านบริหาร /วิศวกรระดับสูง ค่อนข้างมีความสามารถ มีการให้บริการที่มีคุณภาพ มีการบริหารจัดการที่มีมาตรฐานในระดับสากล มีความมั่นคงทางการเงินค่อนข้างสูง เนื่องจากลูกค้าคือผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีภาพลักษณ์ที่ดีจากผู้ถือหุ้นดังกล่าว ส่วนข้อจำกัด มีหลายด้าน เช่น การขาดแคลนบุคลากรระดับปฏิบัติงาน านที่มีความสามารถ ต้นทุนในการดำเนินการหรือการให้บริการค่อนข้างสูง ทำให้ค่าบริการสูงตาม นอกจากนี้ยังมีจุดอ่อนด้านผู้ถือหุ้น ซึ่งส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นคู่แข่งกันเอง เป็นต้น ทั้งนี้ สามารถสรุป ประเด็นความสามารถในการแข่งขัน ได้ดังนี้

จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค ของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางระบบท่อลำเลียง

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- การมีมาตรฐานในการบริหารจัดการระดับสากล เช่น มาตรฐานด้านการป้องกันและรักษาความปลอดภัย มาตรการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม เป็นต้น - มีความมั่นคงหรือมีเสถียรภาพทางการเงิน เนื่องจากลูกค้าและผู้ถือหุ้น ส่วนใหญ่คือกลุ่มเดียวกัน เช่น ผู้ผลิตน้ำมัน ผู้ขุดเจาะก๊าซธรรมชาติ ผู้จำหน่ายน้ำมัน ผู้ใช้น้ำมัน เป็นต้น - บุคลากรระดับควบคุมงาน เช่น วิศวกร มีความรู้ความสามารถ เนื่องจากมีประสบการณ์ในการทำงานมาอย่างยาวนาน พร้อมกับได้รับการอบรม ถ่ายทอดจากผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ	- สถานประกอบการส่วนใหญ่มีลูกค้าเป็นผู้ถือหุ้น ซึ่งการมาหุ้นร่วมกันจะถือว่าเป็นคู่แข่งและขณะเดียวกันก็เป็นคู่แข่งกันในการดำเนินธุรกิจด้วย กัน ทำให้การกำหนดนโยบายหรือการประชุมเพื่อหาแนวทางในการดำเนินการ อาจไม่มีการเปิดเผยข้อมูลที่แท้จริงอย่างเต็มที่เท่าที่ควร และมักไม่มีการขยายธุรกิจแนวอื่นหรือที่มีความหลากหลายหรือแตกต่างออกไปมากนัก นอกจากการดำเนินการด้านการขนส่งทางท่อ เพื่อตอบสนองความต้องการใช้งานของลูกค้าหรือผู้ถือหุ้น
โอกาส	อุปสรรค
- การใช้ก๊าซธรรมชาติ ทำให้ต้นทุนในการผลิตต่ำกว่าการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง และมีความปลอดภัยกว่าการใช้ถ่านหิน ทำให้ลูกค้าในอุตสาหกรรมต่างๆ เริ่มหันมาใช้ก๊าซธรรมชาติมากขึ้น อันจะส่งผลดีต่อสถานประกอบการที่ส่งก๊าซธรรมชาติ - ระบบการขนส่งทางท่อ โดยเฉพาะน้ำมัน มีความน่าเชื่อถือมากกว่า กล่าวคือเป็นการขนส่งในระบบปิด มีระบบป้องกันความสูญเสียจากรั่วไหล ไม่มีการสูญหาย ไม่เหมือนการขนส่งโดยรถไฟหรือรถบรรทุก ที่อาจมีการสูญหายหรือการระเหยของน้ำมันได้ ทำให้เป็นที่ไว้วางใจของลูกค้า	- นโยบายของรัฐในการใช้คลังน้ำมันกรุงเทพยังไม่มีมติชัดเจน โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการส่งเสริมการขนส่งน้ำมันด้วยระบบท่อ ทั้งนี้ ยังไม่มีข้อกำหนดที่ชัดเจนเกี่ยวกับการจำกัดปริมาณการขนส่งทางเรือเพื่อเข้าคลังน้ำมันกรุงเทพ - การตัดสินใจและการลงทุนก่อสร้างท่อน้ำมันเกิดขึ้นในช่วงเวลา ก่อนวิกฤตเศรษฐกิจปี พ.ศ. 2540 ซึ่งคาดการณ์กันว่าการใช้น้ำมันที่ขยายตัวอย่างรวดเร็วในช่วงนั้นจะยังมีต่อเนื่องมาตลอด แต่การใช้น้ำมันกลับไม่ขยายตัวตามคาดเพราะความซบเซาของเศรษฐกิจหลังปี พ.ศ. 2540 จึงทำให้ขีดความสามารถของท่ออยู่ในเกณฑ์ที่สูงเกินไป ก่อให้เกิดอุปทานส่วนเกิน (Excess Supply) - การขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันส่วนใหญ่ใช้รถบรรทุก เช่น ในปี พ .ศ. 2546 การขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันไปยังคลังหลักทั่วประเทศต้องใช้ทางถนนมากถึงเกือบร้อยละ 60 สัดส่วนนี้คงสูงขึ้นอีกหากรวมถึงการขนส่งน้ำมันไปยังสถานีบริการน้ำมัน เพราะสถานีส่วนใหญ่ตั้งอยู่ติดกับถนน ทำให้การขนส่งโดยวิธีอื่นเป็นไปได้ - นโยบายของหน่วยงานภาครัฐที่มีการส่งเสริมให้ใช้พลังงานทดแทน เช่น แก๊สโซฮอลล์ ไบโอดีเซลส์ ทำให้ความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงลดลงบ้าง โดยเฉพาะการส่งเสริมให้ใช้ในธุรกิจต่างๆ ซึ่งพลังงานเหล่านี้มีจำนวนไม่มากนัก ซึ่งต้อง ึ่งใช้การขนส่งทางอื่น เช่น ทางรถบรรทุก เป็นต้น