



มติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ
ครั้งที่ 3/2543 (ครั้งที่ 73)
วันจันทร์ที่ 13 มีนาคม พ.ศ. 2543 เวลา 14.00น.
ณ ห้องประชุมสีเขียว ตึกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล

1. สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง
2. การดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำมันราคาสูง
3. การประเมินผลกระทบจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น และมาตรการบรรเทา
4. ขอฟ่อนผันระยะเวลาในการติดตั้งระบบควบคุมไอระเหยน้ำมันเบนซิน

นายศุภชัย พานิชภักดิ์ รองนายกรัฐมนตรี ประธานกรรมการ
นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการ

เรื่องที่ 1 สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

สรุปสาระสำคัญ

1. การลดปริมาณการผลิตน้ำมันของกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน ซึ่งเริ่มมาตั้งแต่ปี 2541 ถึงต้นปี 2543 รวม 4.6 ล้านบาร์เรลต่อวัน ทำให้ราคาน้ำมันดิบปรับตัวสูงขึ้นมาก เนื่องจากปริมาณน้ำมันดิบไม่เพียงพอกับความต้องการ โรงกลั่นและผู้ค้าน้ำมันต้องนำน้ำมันสำรองทางการมาใช้ โดยราคาน้ำมันดิบในเดือนมกราคม 2543 เฉลี่ยทรงตัวอยู่ในระดับ \$23.3 - \$25.7 ต่อบาร์เรล และเดือนกุมภาพันธ์ราคาได้ปรับตัวสูงขึ้น \$1.3 - \$2.1 ต่อบาร์เรล ซึ่งการเปลี่ยนแปลงของราคามีความผันผวนมาก ปรับตัวทั้งขึ้นและลงตามกระแสข่าวที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาขยายเวลาการลดปริมาณการผลิตของกลุ่มประเทศโอเปคที่จะมีการประชุมเป็นทางการในปลายเดือนมีนาคมนี้ ในช่วงครึ่งแรกของเดือนมีนาคมราคาน้ำมันดิบสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากผลของปริมาณสำรองที่ลดลงไปสู่ระดับที่ต่ำมาก แม้ว่าจะมีแนวโน้มของการที่โอเปคจะเพิ่มปริมาณการผลิตน้ำมัน ณ วันที่ 7 มีนาคม ราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวสูงขึ้นจากช่วงปลายเดือนก่อนถึง \$3 ต่อบาร์เรล ขึ้นมาสู่ระดับ \$ 28.4 - 33.9 ต่อ บาร์เรล ซึ่งเป็นระดับสูงสุดในรอบ 9 ปี แต่ในวันถัดมาราคาได้ตกลงประมาณ \$3 ต่อบาร์เรล มาอยู่ใน

ระดับ \$25.3 - \$31.2 ดอลลาร์เรล หลังจากมีข่าวประเทศในกลุ่มโอเปคทั้งหมด ได้เห็นด้วยกับการเพิ่มปริมาณการผลิตน้ำมันดิบแล้ว

2. กระทรวงพลังงานของสหรัฐอเมริกาได้วิเคราะห์ผลของการเพิ่มปริมาณการผลิตต่อราคาน้ำมันดิบโลกว่า ถ้าปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้น 1.7 ล้านบาร์เรลต่อวัน ทันทีในตลาด จะทำให้ราคาน้ำมันดิบลดลงสู่ระดับ \$25.5 ดอลลาร์เรล ในเดือนสิงหาคม และถ้าเพิ่มขึ้น 2.5 ล้านบาร์เรลต่อวัน ราคาจะลดลงสู่ระดับ \$23 ดอลลาร์เรล ในเดือนกรกฎาคม แต่ถ้าการเพิ่มปริมาณการผลิตเลื่อนออกไปจนกระทั่งไตรมาสที่ 4 ราคาจะขึ้นไปสู่ระดับ \$35 ดอลลาร์เรล ในฤดูร้อนนี้

3. นับแต่เดือนกุมภาพันธ์เป็นต้นมา ราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดจอร์จทาวน์ปรับตัวสูงขึ้น \$8 - \$9 ดอลลาร์เรล ซึ่งเป็นการปรับตัวตามราคาน้ำมันดิบส่วนหนึ่ง และเนื่องจากปริมาณน้ำมันที่ถูกจำกัดจากการลดกำลังกลั่นและการปิดซ่อมแซมของโรงกลั่นหลายแห่ง ทำให้ราคาน้ำมันสำเร็จรูปแข็งตัวขึ้นมากกว่าราคาน้ำมันดิบ ในเดือนมีนาคม ราคาน้ำมันเบนซิน เซลและเตา ได้ปรับตัวสูงขึ้น \$3.6, \$5 และ \$5.2 ดอลลาร์เรล ตามลำดับ โดย ณ วันที่ 7 มีนาคม 2543 ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 97 เบนซินออกเทน 92 ดีเซลและเตา อยู่ในระดับ \$37.31, \$36.3, \$36.9 และ \$30.2 ดอลลาร์เรล ตามลำดับ

4. ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินในเดือนกุมภาพันธ์ มีการปรับขึ้น 2 ครั้ง รวม 60 สตางค์/ลิตร ส่วนน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ปรับราคารวม 3 ครั้ง ปรับลง 1 ครั้ง จำนวน 20 สตางค์/ลิตร และปรับขึ้น 2 ครั้ง รวม 50 สตางค์/ลิตร และในช่วงต้นเดือนมีนาคม ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินและดีเซล ปรับขึ้น 3 ครั้ง รวม 1.0 บาท/ลิตร โดย ณ วันที่ 9 มีนาคม 2543 ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91, 87 และดีเซลหมุนเร็วเท่ากับ 15.99, 15.19, 14.77 และ 12.82 บาท/ลิตร ตามลำดับ

5. ระดับค่าการตลาดของผู้ค้าน้ำมันในปัจจุบันยังอยู่ในระดับต่ำมากกว่าปกติ จากการปรับราคาขึ้นในระดับที่ต่ำและช้ากว่าการปรับขึ้นของราคาน้ำมันในตลาดโลก ซึ่งเป็นผลจากการแข่งขันที่สูงในตลาดน้ำมันและต้นทุนที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ค่าการตลาดเฉลี่ยทุกผลิตภัณฑ์ของประเทศเดือนกุมภาพันธ์และมีนาคมอยู่ที่ 0.85 และ 0.76 บาท/ลิตร ตามลำดับ โดย ณ วันที่ 7 มีนาคม อยู่ในระดับเพียง 0.43 บาท/ลิตร ส่วนค่าการกลั่นปรับตัวดีขึ้น ซึ่งเป็นผลจากราคาน้ำมันสำเร็จรูปที่แข็งตัวมากกว่าราคาน้ำมันดิบ ซึ่งเดิมอยู่ในระดับเพียง 0.49 บาท/ลิตร ขึ้นมาเคลื่อนไหวในระดับ 0.80 บาท/ลิตร นับตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์เป็นต้นมา

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 2 การดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเพื่อแก้ไขปัญหาน้ำมันราคาสูง

สรุปสาระสำคัญความก้าวหน้าในการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2542 เพื่อแก้ไขปัญหาราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีความก้าวหน้าเพิ่มเติมในแต่ละมาตรการสรุปได้ดังนี้

1. การดำเนินการตามแผนอนุรักษ์พลังงาน

ในช่วงเดือนตุลาคม 2542 - กุมภาพันธ์ 2543 ได้มีการดำเนินงานตามแผนอนุรักษ์พลังงาน ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2543 - 2547) แล้ว โดยมีโครงการที่ได้รับอนุมัติจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานเป็นจำนวน 4,004 ล้านบาท ซึ่งคาดว่าจะก่อให้เกิดการอนุรักษ์พลังงานประมาณ 353 ล้านลิตรเทียบเท่าน้ำมันดิบ หรือคิดเป็นเงิน 7,729 ล้านบาท โดยในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2543 ที่ผ่านมาได้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง สรุปได้ดังนี้

1.1 การดำเนินการอนุรักษ์พลังงานในโรงงานและอาคารทั่วไปที่ไม่ได้เป็นโรงงานและอาคารควบคุม ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สพช.) โดยกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานได้อนุมัติเงินเพื่อดำเนินโครงการนำร่องจำนวน 30 ล้านบาท ให้แก่ 3 หน่วยงาน คือ กรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงาน สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม เพื่อร่วมกันดำเนินโครงการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานในอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็ก (SME) เพื่อ ช่วยลดต้นทุนการผลิต โดยการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานให้แก่โรงงานและอาคารจำนวน 150 แห่ง ทั่วประเทศ ซึ่งคาดว่าจะประหยัดพลังงานได้ 16 ล้านลิตรเทียบเท่าน้ำมันดิบ และเมื่อเสร็จสิ้นตามแผนฯ ระยะที่ 1 แล้ว จะขยายผลให้แก่อุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็กส่วนที่เหลือทั่วประเทศต่อไป

1.2 การส่งเสริมให้มีการใช้วัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักรที่มีประสิทธิภาพการใช้พลังงานสูง กองทุนฯ ได้ให้การสนับสนุนการใช้เตาหุงต้มประสิทธิภาพสูง ซึ่งสามารถประหยัดพลังงานได้ถึงร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับเตาทั่วไป โดยในช่วงที่ผ่านมาได้มีการมอบหมายให้มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรีเป็นแกนนำ ในการนำเตาฯ จำนวน 2,400 ลูก ไปสาธิตใช้งานและให้ข้อมูลที่ถูกต้องแก่กลุ่มเป้าหมาย 3 กลุ่ม คือ กลุ่ม โรงเรียนและสถานที่ราชการ กลุ่มวัดและประชาชนทั่วไป และกลุ่มผู้ประกอบการทำอาหารและร้านอาหาร เพื่อเป็นตัวกระตุ้นตลาดและสร้างแรงจูงใจให้กับผู้ผลิตเตาฯ รายใหม่ รวมทั้ง เพื่อให้หน่วยงานต่างๆ ได้ร่วมกันสร้างเครือข่ายเพื่อส่งเสริมให้เกิดผลอย่างจริงจังต่อไป

1.3 การกำหนดมาตรฐานประสิทธิภาพการใช้พลังงานขั้นต่ำและการติดฉลากอุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้า สพช. ได้ดำเนินการศึกษาการกำหนดมาตรฐานประสิทธิภาพการใช้พลังงานขั้นต่ำในอุปกรณ์ 6 ประเภท แล้วเสร็จ ได้แก่ ตู้เย็น เครื่องปรับอากาศ มอเตอร์ หลอดคอมแพคฟลูออโรเรสเซนต์ หลอดฟลูออโรเรสเซนต์ และบัลลาสต์ ผลการศึกษาพบว่ากำหนดมาตรฐานประสิทธิภาพพลังงานจะสามารถลดความต้องการใช้ไฟฟ้า ได้ถึง 700 เมกะวัตต์ หรือ 3,500 ล้านหน่วย ซึ่ง สพช. จะได้นำเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ เพื่อพิจารณากำหนดเป็นนโยบายต่อไป

1.4 การส่งเสริมการใช้เตาเผาศพแบบประหยัดพลังงานและลดมลภาวะ กองทุนฯ ได้ให้การสนับสนุนคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (มช.) จัดทำแผนโดยละเอียดโครงการสาธิตเตาเผาศพแบบประหยัดพลังงานและลดมลภาวะ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการเผาไหม้เตาเผาศพของประเทศไทย ซึ่ง ต่อมาได้มีการปรับปรุงโครงการฯ ดังกล่าวให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยภายในระยะเวลา 6 เดือน มช. จะนำเสนอผลการศึกษาและแบบเตาเผาศพที่ประหยัดพลังงานและลดมลภาวะแบบจำนวนศพน้อยเบื้องต้น เพื่อเป็นต้นแบบในการสร้างเพื่อใช้งานจริงในประเทศ และเมื่อครบกำหนดระยะเวลา 2 ปี มช. จะต้องสร้างแบบเตาเผาศพ แบบสมบูรณ์ ทั้งกรณีจำนวนศพน้อยและจำนวนศพมากในเกณฑ์เดียวกับแบบเตาเผาศพเบื้องต้น และให้มีการรวบรวมข้อมูลการใช้พลังงานและการปล่อยมลภาวะจากเตาเผาศพที่จะนำมาใช้ในโครงการเพื่อหาปัจจัยและคุณลักษณะที่เหมาะสมของเตาเผาศพเพื่อการออกแบบเตาเผาศพประหยัดพลังงานต่อไป

1.5 การดำเนินการอนุรักษ์พลังงานในสาขาขนส่ง มีโครงการที่ได้ดำเนินการแล้วดังนี้

(1) โครงการทางเดียวกันไปด้วยกัน (Car pool) สพช. ได้เร่งรณรงค์โครงการฯ ไปทั้งภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และเอกชน รวม 37 องค์กร มีผู้เข้าร่วมโครงการทั้งสิ้น 1,575 คน หลังจากนั้น จะจัดให้มีการสัมมนากลุ่มย่อยกับนักวิชาการ ผู้นำความคิด และผู้เกี่ยวข้องด้านการจราจร เพื่อวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน รวมถึงอภิปรายความเป็นไปได้ในการขยายผลหรือแนวทางการทำวิจัยเพิ่มเติม

(2) การปรับแต่งเครื่องยนต์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง ศูนย์อนุรักษ์พลังงานแห่งประเทศไทย ได้จัดฝึกอบรมอาจารย์ของสถาบันเทคโนโลยีราชมงคลจากทั่วประเทศ เพื่อพัฒนาความรู้เกี่ยวกับเครื่องยนต์และเน้นให้ตระหนักถึงความสำคัญในการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องยนต์ให้ถูกต้อง เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงและลดมลภาวะ รวมทั้ง เพื่อให้กลุ่มอาจารย์ดังกล่าวได้ถ่ายทอดความรู้ให้แก่นักศึกษาของสถาบันไม่น้อยกว่าปีละ 3,000 คน นอกจากนี้ กรมควบคุมมลพิษจะมอบใบประกาศให้กับผู้ที่ผ่านการอบรมในเรื่องการปรับแต่งเครื่องยนต์แล้ว และ ปตท. จะขยายปริมาณงานปรับแต่งเครื่องยนต์ตามสถานที่บริการจากเดิม ประมาณ 2,000 คัน เพิ่มเป็น 4,500 คัน รวมทั้ง กรมการขนส่งทางบก จะจัดทำหลักสูตรและฝึกอบรมการใช้รถอย่างถูกวิธีเพื่อประหยัดพลังงานให้แก่พนักงานขับรถทั่วราชอาณาจักร และผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารไม่ประจำทางและรถบรรทุก ที่สำนักงานขนส่งใน 75 จังหวัดทั่วประเทศ และจัดหน่วยเคลื่อนที่ออกไปจัดฝึกอบรมให้แก่นักศึกษาในสถาบันการศึกษาต่างๆ ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

1.6 การส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงที่สะอาด สพช. ได้ประสานงานกับกรมควบคุมมลพิษและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ในการจัดให้มีการใช้รถโดยสารไฟฟ้าแบบผสมผสาน (Hybrid buses) โดย ขสมก. จะนำรถเก่าเครื่องยนต์ดีเซลจำนวน 20 คัน มาดัดแปลงเอาเครื่องยนต์ดีเซลขนาดใหญ่ออก แล้วปรับปรุงให้ใช้พลังงานไฟฟ้าจากระบบแบตเตอรี่แทน ซึ่งจะสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานลงได้ร้อยละ 49

1.7 โครงการเร่งด่วนเพื่อประชาสัมพันธ์วิธีการประหยัดน้ำมัน สพข. ได้มุ่งเน้นให้มีการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนเข้าใจถึงสถานการณ์น้ำมัน และการเลือกใช้ น้ำมันเบนซินตามค่าออกเทนที่เหมาะสมกับเครื่องยนต์ โดยเฉพาะการรณรงค์โดยใช้ สื่อต่างๆ เพื่อผลักดันให้ผู้ที่สามารถเติมน้ำมันเบนซินที่มีค่าออกเทน 91 ได้ แต่มา เติมออกเทน 95 ให้กลับมาเลือกใช้ใช้น้ำมันเบนซินที่เหมาะสมกับเครื่องยนต์ คือ ออก เทน 91

1.8 การส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานหมุนเวียนให้มากขึ้น ได้มีการดำเนินการ ดังนี้

(1) โครงการส่งเสริมผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็กที่ใช้พลังงานหมุนเวียน สพข. ได้ คัดเลือกผู้ที่มีประสิทธิภาพที่จะเป็นผู้ดำเนินการจัดเตรียมการเชิญชวนและคัดเลือก ข้อเสนอขอของผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็กที่ใช้พลังงานหมุนเวียนเป็นเชื้อเพลิงที่จะขอ สนับสนุนเงินจากกองทุนฯ เพื่อชดเชยส่วนต่างจากราคารับซื้อไฟฟ้าของการไฟฟ้า ฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) เรียบร้อยแล้ว โดยคาดว่าจะเปิดรับข้อเสนอ โครงการฯ ได้ประมาณเดือนกันยายน 2543 และจะทราบผลการคัดเลือกภายในเดือน มกราคม 2544

(2) สนับสนุนการใช้เซลล์แสงอาทิตย์ในการผลิตกระแสไฟฟ้า กฟผ. ได้ขอรับ การสนับสนุนเงินจากกองทุนฯ วงเงินประมาณ 800 ล้านบาท เพื่อดำเนินการติดตั้ง ระบบผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากเซลล์ แสงอาทิตย์ ในเขตอำเภอเมือง จังหวัด แม่ฮ่องสอน จำนวน 2 แห่ง รวมขนาด 2.25 เมกะวัตต์ เพื่อผลิตกระแส ไฟฟ้าเสริม เข้าระบบผลิตไฟฟ้าที่มีอยู่เดิม ซึ่งจะช่วยลดการใช้ น้ำมันในการผลิตไฟฟ้าลงได้ 900,000 ลิตร/ปี

(3) สนับสนุนการใช้พลังงานหมุนเวียน กองทุนฯ ได้ให้การสนับสนุน กรมพัฒนา และส่งเสริมพลังงาน ร่วมกับ กปร และมูลนิธิชัยพัฒนา ในการออกแบบและติดตั้ง เพื่อสกัดกั้นหินลมสูบน้ำเพื่อสกัดและเผยแพร่การใช้ประโยชน์เทคโนโลยีพลังงาน หมุนเวียนในกิจกรรมด้านเกษตรกรรม ตามรูปแบบการสกัดการเกษตรแบบ ผสมผสานแนว "ทฤษฎีใหม่" อันเนื่องมาจากพระราชดำริของสมเด็จพระเทพ รัตนราชสุดา สยามบรมราชกุมารี ในพื้นที่โครงการแปลงสกัดการเกษตรแบบ ผสมผสาน สถานีทดลองข้าวจังหวัดราชบุรี และที่สถานีพืชสวนจังหวัดเพชรบุรี โดย กักหินลมสูบน้ำแต่ละระบบ สามารถสูบน้ำได้เฉลี่ยวันละ 15-20 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน

1.9 การประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน สพข. ยังคงดำเนินการ ประชาสัมพันธ์และรณรงค์อย่างต่อเนื่องภายใต้ "โครงการรวมพลังหาร 2" โดยเฉพาะ ประเด็นที่มีความสำคัญ เพื่อตอกย้ำแนวคิดและให้มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การใช้พลังงานของประชาชนในที่สุด

1.10 การพัฒนาหลักสูตรและผลิตสื่อการเรียนการสอนเกี่ยวกับพลังงานและ ผลกระทบของการใช้พลังงานที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ภายใต้ "โครงการรุ่ง อรุณ" ซึ่งเป็นโครงการที่กระทรวงศึกษาธิการร่วมมือกับสถาบัน สิ่งแวดล้อมไทย และ สพข. โดยการสนับสนุนจากกองทุนฯ เพื่อส่งเสริมให้นักเรียนมีความรู้ความ

เข้าใจในการมองปรากฏการณ์ของสิ่งต่างๆ ที่เกิดขึ้นในลักษณะขององค์รวม และเพื่อให้มีทัศนคติและพฤติกรรมที่เข้าไปใช้ธรรมชาติอย่างคุ้มค่าและไม่สร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้วยการสอดแทรกลงไปในทุกวิชาที่มีการเรียนการสอนให้นักเรียน ตั้งแต่ระดับอนุบาลไปจนถึงระดับมัธยม โครงการนี้จะสิ้นสุดในปี 2543 โดยจะสามารถสร้าง โรงเรียนต้นแบบได้ 600 แห่ง เพื่อเป็นตัวอย่างสำหรับการเรียนการสอนด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อมให้กับ โรงเรียนทั่วประเทศ 40,000 แห่ง ต่อไป

2. การเลือกใช้พลังงานให้เหมาะสม มีความก้าวหน้าในแต่ละมาตรการดังนี้

2.1 การส่งเสริมการใช้น้ำมันเบนซินให้ทุกชนิด ปัจจุบันผู้ค้าน้ำมันและสถานีบริการน้ำมันได้มีการปรับเปลี่ยนป้ายแสดงค่าออกเทนของน้ำมันเบนซินที่จำหน่ายโดยแสดงค่าออกเทนขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนด คือ ออกเทน 91 และออกเทน 95 โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2543 เป็นต้นมา และโรงกลั่นน้ำมันได้ปรับลดค่าออกเทนของน้ำมันเบนซินจาก 97 RON มาเป็น 95 RON โดยเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2543 เป็นต้นมา ซึ่งรถยนต์ทั่วไปจะสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายลงได้ 80 สตางค์/ลิตร นอกจากนี้ สฟช. ได้วางแผนประชาสัมพันธ์ในเชิงรุกเพื่อให้เข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย โดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้รถที่เครื่องยนต์เหมาะสมกับน้ำมันเบนซินออกเทน 91 แต่ยังคงใช้น้ำมันเบนซินออกเทน 95 โดยจะประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อโทรทัศน์ วิทยุ และหนังสือพิมพ์ ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน ศกนี้ ซึ่งคาดว่าจะผลจากการประชาสัมพันธ์จะช่วยให้ประชาชนมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมอย่างเป็นรูปธรรม

2.2 ให้ กฟผ. ลดการใช้น้ำมันเตาและใช้ก๊าซธรรมชาติมากขึ้นในการผลิตไฟฟ้า โดยตั้งแต่เดือนกันยายน 2542 เป็นต้นมา ปริมาณการใช้น้ำมันเตาในโรงไฟฟ้าของ กฟผ. ลดลงจากระดับ 503 ล้านลิตร มาอยู่ที่ระดับ 198 ล้านลิตร ในเดือนกุมภาพันธ์ 2543 นอกจากนี้ กฟผ. ได้ดำเนินการติดตั้งหน่วยกำจัดก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (FGD) ที่โรงไฟฟ้าแม่เมาะเครื่องที่ 6 - 7 แล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2542 และเครื่องที่ 4-5 แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2543 ซึ่งจะช่วยให้มีการผลิตไฟฟ้าจากลิกไนต์เป็นเชื้อเพลิงได้เพิ่มขึ้น

3. การตรึงราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลว คณะกรรมการพิจารณานโยบายพลังงาน (กพง.) ได้ใช้ กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจ่ายชดเชยเพื่อตรึงราคาขายปลีกก๊าซปิโตรเลียมเหลว ซึ่งจะสามารถตรึงราคาต่อไปได้อีกประมาณ 5 เดือน และหากราคาก๊าซฯ ยังคงปรับตัวสูงขึ้น จะใช้มาตรการการปรับหลักเกณฑ์ในการกำหนดราคา ณ โรงกลั่น/ราคานำเข้า ก่อนดำเนินการปรับเพิ่มราคาขายส่งและราคาขายปลีกก๊าซปิโตรเลียมเหลว

4. การลดต้นทุนในการผลิตไฟฟ้า ได้มีการผ่อนผันให้ กฟผ. สามารถใช้น้ำมันเตา ก๊าซธรรมชาติไม่เกิน 1.0% และค่าแอสฟัลท์ในระดับปกติที่สามารถนำเข้าจากตลาดสิงคโปร์มาใช้ในโรงไฟฟ้าพระนครเหนือได้ และ ปตท. ได้มีการเจรจากับโรงกลั่นน้ำมันและ กฟผ. แล้ว เพื่อหาทางเลือกต่างๆ ให้น้ำมันเตาที่จำหน่ายให้ กฟผ. มีราคาต่ำสุด ซึ่งปรากฏว่าทุกโรงกลั่นไม่สามารถปรับลดราคาน้ำมันเตาลงได้อีก เนื่องจากอุตสาหกรรมโรงกลั่น น้ำมันในปัจจุบันประสบปัญหาจาก Margin ตกต่ำ อย่างไรก็ตาม ในการคำนวณสูตรการปรับอัตราค่า ไฟฟ้า โดยอัตราเงินฝืด (F_t) ในขณะนี้

คณะอนุกรรมการกำกับสูตรการปรับอัตราค่าไฟฟ้าโดยอัตโนมัติได้มีมติให้ กฟผ. ใช้ราคาน้ำมันเตาที่คำนวณจากค่าพรีเมียมที่เกิดขึ้นจริง หรือ ใช้อิงราคาตลาดจร สิ่งโคปร้องของน้ำมันเตากำมะถัน ไม่เกิน 2% มาใช้ในการคำนวณค่า Ft ตั้งแต่ค่าน้ำมันเตาเดือนมีนาคม 2542 เป็นต้นมา จึงทำให้โครงสร้างราคาน้ำมันเตาที่ กฟผ. ชื้อจาก ปตท. มีราคาสอดคล้องกับราคาในตลาดที่เกิดขึ้นจริงมากกว่าราคาที่กำหนดตามสัญญา ซึ่งกำหนดค่าพรีเมียมไว้สูง

5. การเร่งรัดการแก้ไขปัญหาการลักลอบนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ในขณะนี้ได้มีการดำเนินการ แก้ไขกฎหมายศุลกากรเพื่อแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นพนักงานศุลกากรให้มีอำนาจปฏิบัติงานตรวจสอบจับกุมในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทย การกำหนดให้มีมาตรการควบคุมสารโซลเวนท์ที่ต้นทาง การเร่งออกระเบียบกรมสรรพสามิตว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการเติมสาร Marker ในน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว เพื่อรองรับการดำเนินโครงการเติมสาร Marker และการนำเสนอผลการศึกษาพฤติกรรมการส่งออกน้ำมัน ข้ามแดนและการเดินเรือสินค้าไปต่างประเทศ โดยมีการขอคืนภาษีสรรพสามิตโดยมิชอบให้แก่เจ้าหน้าที่หน่วยงานต่างๆ นอกจากนี้รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสาวิตรี โพธิ์พิก) ได้เดินทางไปดูสถานการณ์ การลักลอบนำเข้าน้ำมันในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ เมื่อวันที่ 2-3 มีนาคม ที่ผ่านมา และได้มอบนโยบายพร้อมกำชับให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมศุลกากร เพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบเรือประมง ดัดแปลงและเรือลักลอบขนส่งน้ำมันให้เข้มงวดมากขึ้นในช่วงที่ราคาน้ำมันยังคงสูงขึ้นในขณะนี้

6. การส่งเสริมให้มีการใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคคมนาคมขนส่งมากขึ้น ขณะนี้ ปตท. อยู่ระหว่างการดำเนินการดัดแปลงเครื่องยนต์ดีเซลเป็นระบบเชื้อเพลิงร่วม (Diesel Dual Fuel System) รวม 18 คัน และดัดแปลงเครื่องยนต์เบนซินเป็นระบบเชื้อเพลิงสองชนิด (Bi-fuel System) รวม 12 คัน ซึ่งการดัดแปลงและติดตั้งอุปกรณ์จะแล้วเสร็จกลางเดือนมีนาคม 2543 และ ปตท. จะทำการทดสอบเครื่องยนต์บนถนน ซึ่งคาดว่าจะ แล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม 2543 นอกจากนี้ ปตท. และ สฟช. ได้มีการประชุมหารือเพื่อหาแนวทางในการ ขอรับการสนับสนุนเงินจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน เพื่อดำเนินการดัดแปลงเครื่องยนต์มาใช้ ก๊าซธรรมชาติ ซึ่งขณะนี้ ปตท. อยู่ระหว่างการประสานงานกับ ขสมก. เพื่อร่วมกันจัดทำข้อเสนอโครงการขอรับการสนับสนุนจากกองทุนฯ ต่อไป

7. การเจรจาปรับลดราคา ณ โรงกลั่น ปตท. ได้มีการเจรจากับบริษัทผู้ค้าน้ำมันแล้วปรากฏว่าทุกโรงกลั่นไม่สามารถปรับลดราคาผลิตภัณฑ์ชนิดอื่นให้เทียบเท่าราคาส่งออกได้ เนื่องจากสภาพปัญหา Margin ต่ำ และปริมาณความต้องการภายในประเทศที่ลดลง อย่างไรก็ตาม แม้ว่าโรงกลั่นน้ำมันจะไม่ปรับลดราคา ณ โรงกลั่นลงมา แต่การที่ประเทศต้องส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งราคาถูกกว่าราคาที่จำหน่ายในประเทศก็จะส่งผลดีทางอ้อมต่อประเทศ กล่าวคือ โรงกลั่นน้ำมันและผู้ค้าน้ำมันซึ่งเป็นผู้ผลิตและจำหน่ายน้ำมันในประเทศสามารถนำส่วนต่างของราคา ณ โรงกลั่นกับราคาส่งออกมาใช้เป็นส่วนลดหรือตัดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในหลายพื้นที่ นอกจากนี้ มาตรการส่งเสริมการใช้น้ำมันเบนซินให้ถูกประเภท ซึ่งรัฐได้ขอให้โรงกลั่นผลิตน้ำมันเบนซินให้เหมาะสมกับเครื่องยนต์ โดยโรงกลั่นได้ปรับลดค่าออก

แทนของน้ำมันเบนซินจาก 97 RON เป็น 95 RON แล้ว ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2543 เป็นต้นมา มีผลทำให้ราคา ณ โรงกลั่นของน้ำมันเบนซินออกแทน 95 ปรับลดลง ประมาณ 0.20 - 0.25 บาท/ลิตร

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 3 การประเมินผลกระทบจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น และมาตรการบรรเทาผลกระทบ

หน่วยงานต่างๆ ได้รายงานการประเมินผลกระทบและเสนอมาตรการบรรเทาผลกระทบจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นให้ที่ประชุมทราบ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. การประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้รายงานการประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจให้ที่ประชุมทราบสรุปได้ดังนี้

1.1 จากรายงานการศึกษาผลกระทบของราคาน้ำมันต่อเศรษฐกิจส่วนรวมปี 2543 ต่อคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ 2/2543 (ครั้งที่ 2) เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2543 ได้ศึกษาผลกระทบแบ่งเป็น 3 กรณีด้วยกัน คือ ราคาเฉลี่ยน้ำมันดิบในปี 2543 อยู่ที่ระดับ 22, 24 และ 26 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล โดยเปรียบเทียบกับกรณีฐาน ซึ่งมีสมมติฐานราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยที่ 19 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล โดยในกรณี เลวร้ายที่สุด (worst case) ซึ่งราคาน้ำมันดิบอยู่ที่ 26 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล จะมีผลกระทบต่ออัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจลดลงจากกรณีฐานประมาณร้อยละ 0.52 (ณ อัตราแลกเปลี่ยน 1 เหรียญสหรัฐเท่ากับ 38 บาท)

1.2 ต่อมาราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น สศช. จึงได้ประเมินผลกระทบต่อเศรษฐกิจส่วนรวม โดยเพิ่มกรณีราคาน้ำมันดิบอยู่ที่ 29 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งสรุปได้ว่า ถ้าราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยอยู่ที่ 29 เหรียญสหรัฐ (ณ อัตราแลกเปลี่ยน 1 เหรียญสหรัฐ = 38 บาท) จะส่งผลให้อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ลดลงจากกรณีฐานร้อยละ 0.74 และอัตราเงินเฟ้อจะเพิ่มขึ้นจากกรณีฐานร้อยละ 0.6 โดยเพิ่มเป็น ร้อยละ 2.6 ส่วนการส่งออกจะได้รับผลกระทบเล็กน้อยโดยลดลงจากกรณีฐานร้อยละ 0.09 มาอยู่ที่ร้อยละ 4.91 อย่างไรก็ตาม กรณีราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยอยู่ที่ 22 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ยังคงเป็นกรณีที่มีความเป็นไปได้สูงที่สุด

1.3 นักวิเคราะห์จากหลายสถาบันคาดว่าหลังเดือนมีนาคม 2543 ราคาน้ำมันจะมีแนวโน้ม อ่อนตัวลงและจะเคลื่อนไหวอยู่ในระดับราคา 21-22 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งจะทำให้ราคาเฉลี่ยน้ำมันดิบ ตลอดปีเป็น 22 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล โดยมีความเป็นไปได้ค่อนข้างมากที่กลุ่มโอเปคจะพิจารณาเพิ่มปริมาณการผลิต 1 ล้านบาร์เรลต่อวัน ตั้งแต่เดือนเมษายนเป็นต้นไป เนื่องจากผู้ผลิตน้ำมันได้ตระหนักถึง

ผลกระทบ ต่อเศรษฐกิจโลกและราคาน้ำมันที่สูงจะจูงใจให้ผู้ผลิตนอกกลุ่มโอเปค เม็กซิโก รัสเซีย ผลิตน้ำมันเพิ่มขึ้นทำให้กลุ่มโอเปคมีส่วนแบ่งตลาดลดลง นอกจากนี้การเข้าสู่ฤดูร้อนในซีกโลกตอนเหนือทำให้ความต้องการใช้น้ำมัน ลดลง ส่วนหนึ่ง

1.4 สศช. มีข้อสังเกตเพิ่มเติมว่า ในช่วงเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ 2543 อัตราเงินเฟ้ออยู่ที่ระดับร้อยละ 0.7 ซึ่งแสดงว่าแรงกดดันทางด้านเงินเฟ้อยังไม่น่าเป็นห่วง โดยการส่งออกซึ่งเป็นเครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจที่สำคัญยังคงฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง แนวโน้มราคาน้ำมันขณะนี้ยังไม่เป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจโดยรวม อย่างไรก็ตาม ผลของราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นจะมีผลกระทบต่อต้นทุนเฉพาะ บางด้าน เช่น การประมง และการขนส่ง จึงควรพิจารณาถึงมาตรการที่เหมาะสมโดย คำนึงถึงงบประมาณของภาครัฐในอนาคตและการประหยัดพลังงานซึ่งยังคงมีความสำคัญต่อไป

2. การประเมินผลกระทบต่อต้นทุนสินค้าและบริการ พร้อมทั้งมาตรการ บรรเทาผลกระทบ

กระทรวงพาณิชย์ได้รายงานต่อที่ประชุมสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

2.1 กระทรวงพาณิชย์ ได้ทำการศึกษาผลกระทบต่อต้นทุนสินค้าโดยแบ่งเป็น 3 ส่วน คือ ผลกระทบต่อต้นทุนสินค้าเมื่อราคาน้ำมันเพิ่มสูงขึ้น ผลกระทบต่อต้นทุนสินค้า เมื่อค่าไฟฟ้าเพิ่มสูงขึ้น และผลกระทบต่อต้นทุนเมื่อราคาค่าขนส่งปรับสูงขึ้น ซึ่งจากการวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนของสินค้าในการกำกับดูแลของกระทรวงพาณิชย์ จำนวน 73 รายการ เมื่อเปรียบเทียบราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลลิตรละ 12.82 บาท ในปัจจุบันกับราคาในเดือนมิถุนายน 2542 เฉลี่ยลิตรละ 8.30 บาท ทำให้สินค้าที่มี น้ำมันเป็นปัจจัยในการผลิตจำนวน 53 รายการได้รับผลกระทบจำนวน 12 รายการ ใน อัตราร้อยละ 1-7 โดยเมื่อเทียบกับที่รายงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ครั้งที่แล้วมีสินค้าที่ได้รับผลกระทบเพียง 7 รายการ สินค้าที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด ได้แก่ ปูนซีเมนต์ (ปอร์ตแลนด์) ร้อยละ 7 รองลงมาคือ ตะปู ได้รับผลกระทบร้อยละ 4 กระเบื้องคอนกรีตร้อยละ 3 ส่วนที่เหลืออีก 9 รายการ ได้รับผลกระทบเพียงร้อยละ 1

2.2 ในส่วนของค่ากระแสไฟฟ้าได้มีการติดตามประสานงานกับการไฟฟ้าคาดว่าจะมีการปรับอยู่ที่ร้อยละ 6 และถ้ามีการปรับในเดือนเมษายนนี้ สินค้าที่จะได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ แคลเซียมคาร์ไบด์ รองลงมาคือ น้ำมันหล่อลื่น และกระดาษ ซึ่งก็มีผลกระทบไม่มากนัก ส่วนผลกระทบที่เกิดจากค่าขนส่งจะมี ผลกระทบแตกต่างกันไปในระดับของราคาขายปลีก รายการสินค้าที่กระทบมากที่สุด คือสินค้าวัสดุก่อสร้าง ได้แก่ ปูนซีเมนต์ เหล็กเส้น เป็นต้น

2.3 มาตรการบรรเทาผลกระทบจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น กระทรวงพาณิชย์ได้มี มาตรการให้ ผู้ผลิตและจำหน่ายสินค้าที่มีความจำเป็นต่อการครองชีพประมาณ 570 ราย แจ้งการเปลี่ยนแปลงราคาสินค้า ให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 15 วันทำการก่อน การปรับราคาสินค้า เพื่อศึกษาวิเคราะห์ต้นทุนสินค้าและพิจารณาราคาจำหน่ายที่

เหมาะสมตามภาระต้นทุนที่แท้จริง นอกจากนี้ ได้มีการติดตามดูแลความเคลื่อนไหวของราคาและปริมาณสินค้า รวมทั้งพฤติกรรมผู้ประกอบการอย่างใกล้ชิดเป็นพิเศษ จัดเจ้าหน้าที่สายตรวจออกตรวจสอบภาวะสินค้าเป็นประจำทุกวันทำการ รวมทั้ง การตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค และการจัดจำหน่ายสินค้าราคายุติธรรมให้แก่ผู้บริโภค

3. การประเมินผลกระทบต่อต้นทุนสินค้าและบริการในสาขาเกษตร พร้อมทั้งมาตรการบรรเทาผลกระทบ

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้รายงานต่อที่ประชุมสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

3.1 ภาคเกษตรกรรมสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 สาขาหลัก คือ การเพาะปลูก การเลี้ยงสัตว์ ป่าไม้ และประมง ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อสาขาการเพาะปลูก คือ เรื่องน้ำ การขนส่ง และราคาสินค้า และเนื่องจาก สินค้าเกษตรมีราคาต่อหน่วยต่ำมาก เพราะฉะนั้นจะได้รับผลกระทบจากราคาค่าขนส่งเป็นหลัก ปัจจัยการผลิตทางการเกษตรที่ต้องอาศัยการขนส่ง เช่น ปุ๋ยเคมี ซึ่งมีปริมาณการใช้ปีละประมาณ 3 ล้านตัน โดยปกติราคา ค่าขนส่งเฉลี่ยที่ 575 บาทต่อตัน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับระยะทาง เมื่อราคาน้ำมันเพิ่มขึ้นเป็น 12.50 บาทต่อลิตร จากราคาเดิม 12.00 บาทต่อลิตร จะส่งผลให้ค่าขนส่งเพิ่มขึ้นอีก 28.75 บาทต่อตัน สำหรับราคาสินค้าตามที่กระทรวงพาณิชย์ได้ชี้แจงว่าได้รับผลกระทบก็จะส่งผลกระทบต่อราคาสินค้าเกษตรยิ่งขึ้น ส่วนในเรื่องการใช้ น้ำเพื่อการเกษตรจะมีต้นทุนเกี่ยวกับค่าไฟฟ้าและน้ำมันดีเซล ซึ่งจะมีผลกระทบต่อราคาสินค้าเกษตร

3.2 ด้านการเลี้ยงสัตว์จะเกี่ยวข้องกับราคาอาหารสัตว์ หากราคาอาหารสัตว์เพิ่มสูงขึ้นจากภาวะค่าขนส่ง ซึ่งผู้ประกอบการมักจะผลักภาระให้แก่เกษตรกรก็จะส่งผลให้ต้นทุนการเลี้ยงสัตว์เพิ่มขึ้นด้วย นอกจากนี้ ผลกระทบจากค่าไฟฟ้าที่ปรับตามราคาน้ำมันเชื้อเพลิง จะทำให้ต้นทุนการผลิตปศุสัตว์ปรับสูงขึ้นบางส่วน เช่น ราคาค่าไฟฟ้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จะส่งผลต่อต้นทุนการผลิตสุกรร้อยละ 0.007 ไก่เนื้อร้อยละ 0.09 และไข่ไก่ร้อยละ 0.01 ส่วนด้านการทำป่าไม้ได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นน้อยมาก

3.3 ด้านการประมงจะได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก อย่างไรก็ตาม กระทรวงเกษตรฯ ได้มี โครงการช่วยเหลือลดราคาน้ำมันให้ชาวประมง มาตั้งแต่ปี 2539 โดยใช้เงินกองทุนรวมเพื่อช่วยเหลือเกษตรกรของคณะกรรมการนโยบายและมาตรการช่วยเหลือเกษตรกร (คชก.) ซึ่งได้มีการอนุมัติเงินกองทุนฯ แบบจ่ายขาดเป็นจำนวน 420 ล้านบาท ปัจจุบันมีเงินคงเหลืออยู่ไม่ต่ำกว่า 160 ล้านบาท แต่เนื่องจากโครงการ ระยะที่ 3 ในปี 2541 คชก. ได้มีมติกำหนดเพดานราคาน้ำมันดีเซลไว้ที่ราคาเกินกว่า 7.95 บาทต่อลิตร แต่ชัดเจนให้ชาวประมงไม่เกิน 0.97 บาทต่อลิตร และเมื่อบวกค่าการตลาดแล้วจะเป็นเงินช่วยเหลือชาวประมงไม่เกิน 1.75 บาทต่อลิตร ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2542 มีเงื่อนไขเพิ่มเติมจำกัดขนาดของเรือประมงที่ได้รับความช่วยเหลือคือเรือประมงที่มีความยาวน้อยกว่า 18 เมตร ลงมา ดังนั้น เรือประมงขนาดใหญ่จะไม่อยู่ในข่ายที่ได้รับความช่วยเหลือ แต่ก็สามารถเติมน้ำมันจากนอกน่านน้ำได้ ขณะนี้ชาวประมงได้มีข้อเรียกร้องให้กำหนด

เพดานการชดเชยเพิ่มขึ้นจาก 0.97 บาทต่อลิตร เป็นไม่น้อยกว่า 3 บาทต่อลิตร ซึ่งกระทรวงเกษตรฯ จะนำเสนอ คชก. เพื่อพิจารณาต่อไป

3.4 กระทรวงเกษตรฯ มีความเห็นเพิ่มเติมว่าในขณะนี้เรือประมงยังไม่ได้มีการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์เพื่อการอนุรักษ์พลังงาน โดยยังใช้เครื่องยนต์ของรถบรรทุกซึ่งไม่ประหยัดพลังงาน ในระยะยาวกระทรวงเกษตรฯ จะพิจารณากำหนดมาตรการช่วยเหลือชาวประมงในการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ให้เหมาะสม และจะนำหารือกับคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติต่อไป

4. การประเมินผลกระทบต่อต้นทุนสินค้าและบริการในสาขาอุตสาหกรรมพร้อมทั้ง มาตรการบรรเทาผลกระทบ

กระทรวงอุตสาหกรรม ได้รายงานต่อที่ประชุมสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

4.1 กระทรวงอุตสาหกรรม ได้มีการประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผู้ประกอบการอุตสาหกรรม และการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) เพื่อรับทราบผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมทั้งการพิจารณามาตรการให้ความช่วยเหลือแก่ภาคเอกชน จากผลการประชุมสรุปได้ว่า ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นในปัจจุบัน เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนมิถุนายน 2542 ปรากฏว่า ราคาน้ำมันเพิ่มสูงขึ้นประมาณร้อยละ 40-50 และค่า Ft ได้เปลี่ยนแปลงจากเดือนมิถุนายน 2542 ซึ่งเท่ากับ 32.60 สตางค์ต่อหน่วย เพิ่มขึ้นเป็น 56.32 สตางค์ต่อหน่วย ปัจจุบันดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อต้นทุนราคาสินค้าประเภทต่างๆ ได้แก่ อุตสาหกรรมแก้ว และสิ่งทอ ซึ่งได้รับผลกระทบมารองลงมา คือ อุตสาหกรรมเยื่อกระดาษ เหล็ก และแปรรูปอาหาร ซึ่งมีต้นทุนการผลิตสินค้าเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 5

4.2 มาตรการบรรเทาผลกระทบ แบ่งเป็น 4 มาตรการด้วยกัน คือ มาตรการช่วยเหลือ มาตรการปรับเปลี่ยนพลังงาน มาตรการประหยัด และมาตรการอื่นๆ ซึ่งสรุปได้ดังนี้

4.2.1 มาตรการช่วยเหลือ ประกอบด้วย

(1) โครงการจำหน่ายน้ำมันดีเซลราคาถูกให้ชาวประมง โดย ปตท. ร่วมกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้ดำเนินการช่วยเหลือชาวประมงในการจำหน่ายน้ำมันดีเซลราคาต่ำกว่าราคา ขายเป็นสิบกประมาณ 1.75 บาทต่อลิตร โดยเป็นส่วนลดที่กระทรวงเกษตรฯ ให้แก่ชาวประมง 0.97 บาทต่อลิตร และ ปตท. ให้ ส่วนลดอีก 0.60 บาทต่อลิตร ซึ่งโครงการนี้จะสิ้นสุดลงในวันที่ 15 สิงหาคม 2543 เมื่อโครงการสิ้นสุดลง ปตท. ก็จะดำเนินการให้ส่วนลดในส่วนของ ปตท. ต่อไปจนถึงสิ้นปี 2543 ไม่ว่า คชก. จะมีโครงการร่วมหรือไม่ก็ตาม

(2) โครงการจำหน่ายน้ำมันราคาถูกให้เกษตรกร โดย ปตท. ร่วมกับธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร (ธกส.) ได้ดำเนินการจำหน่ายน้ำมันเบนซินและดีเซลราคาถูกให้แก่กลุ่มเกษตรกรที่เป็นสมาชิกของ ธกส. ทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคม 2542 โดยขายต่ำกว่าราคาขายปลีก 0.15 บาทต่อลิตร ในพื้นที่ 47 จังหวัด ผ่านสถานีบริการทั้งหมด 274 แห่ง และ ปตท. จะขยายโครงการให้ครอบคลุมทุก

จังหวัด โดยผ่านสถานีบริการ ของ ปตท. รวม 1,500 แห่ง ภายในปี 2544 คาดว่าจะ มีผู้เข้าร่วมโครงการจากเดิม 9,000 ราย เพิ่มขึ้น 30,000 ราย ซึ่งเกษตรกรจะ สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้ประมาณ 22 ล้านบาทต่อปี

(3) การจำหน่ายน้ำมันราคาถูกให้แก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาด ย่อม โดย ปตท. จะจำหน่ายน้ำมันราคาถูกให้แก่ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาด ย่อมที่ขึ้นทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรม โดยให้ซื้อน้ำมันจาก ปตท. โดยตรง ซึ่ง จะมีส่วนลดของน้ำมันดีเซลลดลงจากราคาปกติ 0.15 บาทต่อลิตร และน้ำมันเตา ลดลงจากราคาปกติ 0.07 บาทต่อลิตร ซึ่งจะเป็นมาตรการชั่วคราวไปจนถึงเดือน มิถุนายน 2543

4.2.2 มาตรการปรับเปลี่ยนพลังงาน

กระทรวงอุตสาหกรรม ได้ส่งเสริมให้มีการใช้ก๊าซธรรมชาติทดแทนน้ำมันดีเซลและ น้ำมันเตาในภาคผลิตกระแสไฟฟ้า ภาคอุตสาหกรรม และภาคขนส่ง ปัจจุบันปริมาณ การใช้ก๊าซธรรมชาติของประเทศประมาณ 1,900 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน ในขณะที่ กำลังการผลิตและส่งก๊าซธรรมชาติมีประมาณ 2,600 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน ซึ่ง เพียงพอสอดคล้องความต้องการใช้ในภาคการผลิตไฟฟ้า อุตสาหกรรม และขนส่ง ขณะเดียวกัน ปตท. ก็สามารถขยายระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติได้เพิ่มขึ้นเป็น 3,000-4,000 ล้านลูกบาศก์ฟุต ต่อวัน เพื่อรองรับความต้องการที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดย ในระยะยาว ปตท. วางแผนที่จะวางระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติเชื่อมโยงจากราชบุรีไป ยังวังน้อยเพื่อให้ระบบท่อฯ เชื่อมโยงไปได้ทั่วประเทศ ขณะเดียวกันก็จะมี โครงการ วางท่อก๊าซธรรมชาติรอบกรุงเทพฯ และปริมณฑล เพื่อสนองตอบความต้องการใช้ ก๊าซธรรมชาติในภาคการผลิตต่างๆ โดยกระทรวงอุตสาหกรรมมีข้อเสนอเพื่อให้ คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติพิจารณาอนุมัติเพื่อให้มีการใช้ก๊าซธรรมชาติ ทดแทนน้ำมันในภาคการผลิตต่างๆ ดังนี้

(1) ภาคการผลิตไฟฟ้า ให้มีการเร่งรัดการก่อสร้างโรงไฟฟ้าราชบุรี ซึ่งล่าช้า มากกว่า 18 เดือน ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อให้สามารถใช้ก๊าซธรรมชาติได้อย่าง เต็มที่ และในระยะยาวสนับสนุนให้มีการใช้ก๊าซธรรมชาติในโรงไฟฟ้าพระนครเหนือ และพระนครใต้ ซึ่งสามารถดัดแปลงอุปกรณ์จากการใช้น้ำมันเตามาใช้ก๊าซธรรมชาติ ได้เพิ่มขึ้น เพื่อเป็นการประหยัดต้นทุนการผลิตและลดมลภาวะทางอากาศด้วย

(2) ภาคอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรมมีนโยบายและเป้าหมายที่ชัดเจนใน การให้ภาคอุตสาหกรรมเพิ่มการใช้ก๊าซธรรมชาติ จากเดิมน้อยละ 19 เพิ่มขึ้นร้อยละ 27 ของปริมาณการใช้ เชื้อเพลิงในภาคอุตสาหกรรมโดยรวมในระยะ 5 ปีข้างหน้า โดย ปตท. มีแผนที่จะวางระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติรอบกรุงเทพฯ และปริมณฑล เป็นระยะทางประมาณ 80 กิโลเมตร เพื่อส่งก๊าซธรรมชาติให้โรงงานอุตสาหกรรมและ นิคมอุตสาหกรรม รวมทั้ง โรงไฟฟ้าพระนครเหนือและพระนครใต้ แต่ทั้งนี้โรงงาน อุตสาหกรรมจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ หัวจ่าย เต้าเผา เพื่อให้สามารถใช้ ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงได้ ซึ่งต้องใช้งบลงทุนสูง ดังนั้น เพื่อเป็นการจูงใจให้ ผู้ประกอบการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซธรรมชาติเร็วยิ่งขึ้น กระทรวงอุตสาหกรรมจึงขอให้ คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติให้ความเห็นชอบในหลักการในการสนับสนุน

เงินจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน เพื่อเป็นเงินลงทุนปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ให้แก่อุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม และให้กระทรวงการคลังพิจารณายกเว้นหรือลดหย่อนอากรการนำเข้าของอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ก๊าซธรรมชาติ

(3) ภาคคมนาคมขนส่ง ปตท. อยู่ระหว่างการดำเนินโครงการดัดแปลงเครื่องยนต์มาใช้ก๊าซธรรมชาติ ซึ่งขณะนี้ได้มีการประสานงานกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และกรุงเทพมหานคร (กทม.) แล้ว โดยในระยะแรกจะดำเนินการดัดแปลงเครื่องยนต์รถของ ขสมก. จำนวน 291 คัน และรถเก็บขยะของ กทม. จำนวน 400 คน รวมจำนวนทั้งสิ้น 691 คัน ซึ่งจะสามารถลดต้นทุนให้ ขสมก. และ กทม. ได้ประมาณปีละ 32 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ทั้งสองหน่วยงานมีปัญหาในเรื่องเงินลงทุนกระทรวงอุตสาหกรรมจึงขอให้ กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานให้การสนับสนุนแก่ ขสมก. ในการดัดแปลงเครื่องยนต์ในวงเงิน 270 ล้านบาท และเงินกู้ระยะยาวดอกเบี้ยต่ำให้แก่ กทม. ในการดัดแปลงรถเก็บขยะวงเงิน 180 ล้านบาท รวมทั้ง เงินกู้ระยะยาวดอกเบี้ยต่ำให้แก่ ปตท. ในการก่อสร้างสถานีบริการก๊าซธรรมชาติรวม 6 สถานี ในวงเงิน 180 ล้านบาท เพื่อเป็นโครงสร้างพื้นฐานรองรับการใช้ก๊าซธรรมชาติในรถยนต์ ซึ่งในปัจจุบันมีสถานีบริการอยู่ที่รังสิตเท่านั้น โดยสถานีบริการที่จะก่อสร้างเพิ่มอีก 6 สถานี จะอยู่ที่จังหวัดชลบุรีและตามจุดต่างๆ ที่เป็นจุดจอดรถของ ขสมก.

อย่างไรก็ตาม ในการก่อสร้างท่อก๊าซธรรมชาติวงแหวนรอบกรุงเทพฯ และปริมณฑล ยังไม่สามารถดำเนินการได้ในขณะนี้ เนื่องจากคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้กำหนดให้มีการจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อขอความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมก่อน จึงจะพิจารณาอนุมัติโครงการได้ แต่โครงการนี้ยังไม่ได้อยู่ในขั้นตอนการออกแบบ ทางวิศวกรรมจึงยังไม่สามารถจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ ดังนั้น ถ้าจะให้โครงการแล้วเสร็จในปี 2545 ก็ต้องเริ่มดำเนินงานให้ได้ภายในปีนี้ จึงเสนอให้คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบให้ ปตท. สามารถดำเนินการไปได้ก่อน เช่น การศึกษาด้านการวางท่อก๊าซธรรมชาติ เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการได้เร็วขึ้น นอกจากนี้ ปตท. จะมีการทบทวนแผนแม่บทระบบท่อส่งก๊าซ ธรรมชาติอีกครั้ง เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า อุตสาหกรรม และขนส่งได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

(4) การเร่งรัดดำเนินการสำรวจและให้สัมปทาน กระทรวงอุตสาหกรรมมีนโยบาย จะเร่งรัดให้ผู้รับสัมปทานปิโตรเลียมสำรวจและพัฒนาการผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจากแหล่งภายในประเทศ และ/หรือ ประเทศเพื่อนบ้านให้มากยิ่งขึ้น รวมทั้งจะเร่งรัดให้มีการเปิดให้เอกชนรายใหม่เข้ามาขอสัมปทานตามกฎหมายปิโตรเลียม เพื่อเป็นการเพิ่มปริมาณสำรองพลังงานของประเทศและลดการพึ่งพาพลังงานจากต่างประเทศ และได้มีการส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากแหล่งพลังงานทดแทนอื่นๆ ภายในประเทศ เช่น ถ่านหิน

(5) การพิจารณาเพิ่มสัดส่วนการเจ็ดหาน้ำมันดิบที่นำเข้าแบบรัฐต่อรัฐ ปตท. ได้พยายามเจ็ดหาน้ำมันดิบในลักษณะรัฐต่อรัฐ โดยในปีนี้ ปตท. ได้เจ็ดหาน้ำมันดิบ

จากโอมาน ซึ่งสามารถจัดซื้อได้ราคาถูกกว่าตลาดจร ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายได้ 86 ล้านบาทต่อปี และหลังจากบริษัทไทยออยล์ จำกัด ได้ปรับโครงสร้างหนี้เรียบร้อยแล้ว ปรตท. ต้องจัดหาน้ำมันดิบให้บริษัทไทยออยล์เพิ่มขึ้นจาก 100,000 บาร์เรล ต่อวัน เพิ่มเป็น 200,000 บาร์เรลต่อวัน ซึ่งส่วนที่เพิ่มขึ้นนี้สามารถวางแผนจัดหาน้ำมัน ในลักษณะรัฐต่อรัฐ จากประเทศต่างๆ ได้ เช่น บรูไน หรือ โอมาน เพิ่มขึ้น ก็จะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการนำเข้าน้ำมันดิบได้ อย่างน้อยประมาณ 130 ล้านบาทต่อปี

4.2.3 มาตรการประหยัดพลังงาน ประกอบด้วย 3 โครงการ คือ

(1) การรณรงค์การใช้น้ำมันให้ถูกประเภท โดยให้ผู้ใช้รถยนต์ซึ่งเครื่องยนต์เหมาะกับน้ำมันเบนซินนอกเทน 91 แต่ยังคงใช้น้ำมันเบนซินนอกเทน 95 ให้เปลี่ยนมาใช้ น้ำมันเบนซินนอกเทน 91 แทน โดย ปรตท. ได้ร่วมกับ สพช. ในการรณรงค์ผ่านสื่อ โฆษณาต่างๆ เพื่อผลักดันให้มีการใช้น้ำมันเบนซินนอกเทน 91 มากขึ้น

(2) การรณรงค์ให้มีการปรับแต่งเครื่องยนต์ (Tune-up) โดย ปรตท. ได้ดำเนินการอยู่แล้ว 5 แห่ง ในเขตกรุงเทพฯ ซึ่งผลปรากฏว่ารถยนต์ที่เข้ามาปรับแต่งเครื่องยนต์ สามารถลดการใช้เชื้อเพลิงได้เฉลี่ยร้อยละ 5 และในปี 2543 นี้ จะขยายโครงการไปยังต่างจังหวัด โดยจะดำเนินการร่วมกับจังหวัด และขนส่งจังหวัด เข้าไปดำเนินการรวม 60 แห่ง โดยจะขอรับการสนับสนุนเงินจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานในการดำเนินการวงเงินประมาณ 15 ล้านบาท

(3) โครงการประหยัดพลังงานในโรงงานอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม เป็นโครงการระยะกลางและระยะยาว ประกอบด้วย 5 กิจกรรมหลัก คือ

- การประชาสัมพันธ์และจัดสัมมนาเพื่อกระตุ้นให้โรงงานอุตสาหกรรมเห็นความสำคัญของการประหยัดพลังงาน และวิธีการจัดการในการประหยัดพลังงาน โดยมีเป้าหมายการประชาสัมพันธ์ให้โรงงานทราบจำนวน 50,000 แห่ง และการจัดสัมมนาให้แก่โรงงานจำนวน 25,000 แห่ง ในระยะเวลา 5 ปี โดยขอรับการสนับสนุนเงินจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน วงเงิน 100 ล้านบาท
- การให้คำปรึกษาแนะนำแก่โรงงานอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม ให้สามารถดำเนินการอนุรักษ์พลังงานในโรงงานได้โดยไม่ต้องปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ใดๆ ทั้งสิ้น โดยขอรับการสนับสนุนจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน วงเงิน 150 ล้านบาท คาดว่าโรงงานจะสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้ 1,500 ล้านบาท ตลอดระยะเวลา 5 ปี
- การปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ประหยัดพลังงานให้แก่โรงงานอุตสาหกรรม โดยกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม ร่วมกับ กฟผ. และกรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงาน ได้ดำเนินโครงการนำร่องอยู่แล้วเพื่อช่วยลดต้นทุนการผลิตให้แก่โรงงาน โดยจะขอรับการสนับสนุนจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน สำหรับการดำเนินการในระยะเวลา 5 ปี วงเงิน 360 ล้านบาท
- การประหยัดพลังงานโดยใช้ประโยชน์จากความร้อนที่เหลือจากการผลิต โดยกรมโรงงานอุตสาหกรรม มีเป้าหมายที่จะดำเนินการในอุตสาหกรรม 5 ประเภท คือ อุตสาหกรรมหลอมเหล็ก แก้วและกระจก ปูนซีเมนต์ หลอมอลูมิเนียม และ

เซรามิค ในการนำพลังงานความร้อนที่เหลือจากการผลิตมาใช้ประโยชน์ โดยจะขอความเห็นชอบในหลักการในการขอรับการสนับสนุนจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน

- โครงการปรับเปลี่ยนเครื่องปรับอากาศขนาดใหญ่เพื่อประหยัดพลังงาน โดยกรมโรงงานอุตสาหกรรมเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งได้มีการดำเนินการไปบ้างแล้ว โดยได้รับความช่วยเหลือจาก ต่างประเทศ และเห็นว่าโครงการนี้ได้ผลดีในการประหยัดพลังงาน ขณะนี้ยังมีเครื่องปรับอากาศขนาดใหญ่ซึ่งมีอายุใช้งานเกินกว่า 10 ปี อีกมาก จึงขอความเห็นชอบในหลักการในการขอรับการสนับสนุนจากกองทุนเพื่อ ส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานในการดำเนินการ โดยคาดว่าจะสามารถลดการใช้ไฟฟ้าลงได้กว่าร้อยละ 20

4.2.4 มาตรการอื่นๆ ส่วนใหญ่เป็นมาตรการเชิงนโยบาย โดยกระทรวงอุตสาหกรรมเสนอให้มีมาตรการในการรักษาเสถียรภาพของราคาขายปลีกน้ำมันในประเทศ โดยอาจมีการพิจารณาปรับปรุง โครงสร้างราคาน้ำมันในประเทศ เนื่องจากมีการใช้มาเป็นระยะเวลาอันยาวนานแล้ว จึงควรพิจารณาปรับปรุงให้ เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน เช่น ราคาน้ำมันควรจะต้องอิงราคาตลาดสิงคโปร์ต่อไปหรือไม่

5. การประเมินผลกระทบต่อต้นทุนสินค้าและบริการในสาขาขนส่ง พร้อมทั้ง มาตรการบรรเทาผลกระทบ

กระทรวงคมนาคมได้รายงานต่อที่ประชุมสรุปสาระสำคัญ ได้ดังนี้

5.1 สัดส่วนของต้นทุนที่มาจากน้ำมันในภาคขนส่งมีต้นทุนอยู่ระหว่างร้อยละ 17-31 ของต้นทุนทั้งหมด โดยขึ้นอยู่กับว่าเป็นพาหนะชนิดใด และประเภทใด ในช่วงที่มีวิกฤตการณ์ราคาน้ำมัน กระทรวงคมนาคม ได้ขอให้ผู้ประกอบการช่วยรับภาระไปก่อน โดยใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ในการกำหนดราคาค่าโดยสาร และค่าขนส่ง ซึ่งก็มีการเปลี่ยนแปลงเป็นระยะๆ

5.2 ในการวิเคราะห์ต้นทุนค่าขนส่งมีสมมติฐานของราคาน้ำมันเฉลี่ยในปี 2543 ลิตรละ 10.82 บาท หากราคาขึ้นลงใกล้เคียงตามสมมติฐานก็ได้ให้ผู้ประกอบการขนส่งรับภาระไป แต่ปัจจุบันราคา น้ำมันเพิ่มสูงขึ้นเกินกว่าที่ผู้ประกอบการขนส่งจะแบกรับภาระแต่เพียงฝ่ายเดียว กระทรวงคมนาคมจึงเห็นควรให้ความช่วยเหลือโดยสาร โดยการชดเชยราคาน้ำมันดีเซลให้แก่ผู้ที่มีใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ซึ่งมีอยู่ 3 ประเภท คือ รถโดยสารประจำทาง รถขนาดเล็ก รถบรรทุก รวมทั้ง เรือโดยสารด้วย

5.3 ส่วนที่จะชดเชยให้ คือ ส่วนที่เพิ่มขึ้นจากราคาน้ำมันดีเซลตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ คือ เฉลี่ยลิตรละ 10.82 บาท ถ้าราคาน้ำมันดีเซลในปัจจุบันที่ 12.82 บาท/ลิตร ก็จะชดเชยให้ในอัตราลิตรละ 2 บาท โดยอาจจัดทำเป็นคูปองน้ำมัน ซึ่งกระทรวงคมนาคมสามารถกำหนดราคาได้แน่นอนจากประเภทของรถและระยะทางที่วิ่ง ส่วนรถแท็กซี่จะไม่ได้รับการชดเชยเนื่องจากควบคุมได้ยากและเป็นบริการทางเลือกของผู้โดยสาร โดยมีได้เป็นบริการพื้นฐานที่จำเป็นต่อประชาชนโดยรวม อย่างไรก็ตาม รถแท็กซี่อาจใช้วิธีต่อรองราคากับ ผู้โดยสารในการขอเพิ่มค่าโดยสารได้

5.4 กระทรวงคมนาคม จึงขออนุมัติในหลักการในการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการขนส่ง โดยกระทรวงคมนาคมรับจะไปหารือกับกระทรวงการคลัง สำหรับหลักเกณฑ์ในการชดเชย แหล่งเงินชดเชย และวงเงินที่จะชดเชยต่อไป ในส่วนของผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นรัฐวิสาหกิจ ได้แก่ รถ ขสมก. รถของบริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) รถขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (รสพ.) และรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย เห็นควรให้มีการตรึงราคาโดยสารและค่าขนส่งต่อไป โดยในส่วนที่ขาดทุนกำไรของรัฐวิสาหกิจเหล่านี้ ขอให้ รัฐบาลพิจารณาช่วยเหลือจากงบประมาณ

การพิจารณาและข้อสังเกตของที่ประชุม

1. การวิเคราะห์ผลกระทบของราคาน้ำมันที่สูงขึ้นต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ พบว่าในกรณีที่ราคาน้ำมันดิบดูไบปรับตัวสูงขึ้นเฉลี่ยทั้งปี 2543 ในระดับ 29 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล จะทำให้การขยายตัวทางเศรษฐกิจลดลงจากแนวโน้มเดิม ร้อยละ 0.78 และมีผลกระทบทำให้ดัชนีราคาผู้บริโภคสูงขึ้นเพียงร้อยละ 0.63 ซึ่งอยู่ในระดับที่ไม่มากนัก ส่วนผลกระทบต่อต้นทุนสินค้ามีไม่มากนัก เนื่องจากน้ำมันคิดเป็นต้นทุนในการผลิตสินค้าค่อนข้างต่ำ
2. มาตรการช่วยเหลือเกษตรกรในการจำหน่ายน้ำมันราคาถูกให้แก่เกษตรกรซึ่งเป็นสมาชิก ธกส. ทั่วประเทศ โดย ปตท. จะขยายการดำเนินการไปยังสถานีบริการเพิ่มเป็น 1,500 แห่งนั้น เป็นโครงการที่จะช่วยเหลือเกษตรกรได้เป็นอย่างมาก แต่เห็นควรเร่งรัดจากกำหนดเดิมซึ่งจะแล้วเสร็จภายในปี 2544 เป็นให้แล้วเสร็จเร็ว ที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ อย่างไรก็ตาม ในกรณีของเกษตรกรรายย่อยซึ่งกระจายอยู่ตามพื้นที่ต่างๆ อาจมีต้นทุน ในการเดินทางมาใช้บริการเพื่อรับส่วนลดจากสถานีบริการของ ปตท. จึงขอให้ ปตท. รับไปพิจารณาว่าจะเพิ่มส่วนลดจาก 15 สตางค์ต่อลิตร เป็น 30 สตางค์ต่อลิตร ได้หรือไม่ นอกจากนี้ การใช้น้ำมันกับเครื่องยนต์ที่ใช้งานของเกษตรกรในปัจจุบันมีคุณภาพดีเกินไป ดังนั้น หากเกษตรกรสามารถใช้น้ำมันให้เหมาะกับเครื่องยนต์แล้ว ก็จะช่วยลดค่าใช้จ่ายลงได้ ซึ่งในเรื่องของคุณภาพน้ำมันนั้น ปตท. ได้ชี้แจงว่าเกษตรกรสามารถใช้น้ำมัน คุณภาพต่ำกว่าออกเทน 87 โดยใช้ NGL มาผสมได้ แต่เนื่องจากในอดีตที่ผ่านมามีบางสถานีบริการนำ NGL ไปปลอมปน ทำให้คุณภาพน้ำมันไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด จึงได้ยกเลิกไปเนื่องจากควบคุมได้ยาก
3. ปตท. รับที่จะไปดำเนินการเร่งรัดการขยายสถานีบริการจำหน่ายน้ำมันราคาถูกให้แก่เกษตรกรให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และรับที่จะไปพิจารณาความเป็นไปได้ในการเพิ่มส่วนลดเป็น 30 สตางค์ต่อลิตร นอกจากนี้ ปตท. ได้รายงานเพิ่มเติมว่า ได้มีการเจรจาเพื่อซื้อน้ำมันเพิ่มขึ้นจากโอมาน และได้มีการเจรจาในเรื่อง Strategic Partner เพื่อทำธุรกิจร่วมกับโอมานในการให้โอมานใช้คลังเก็บน้ำมันของ ปตท. 3 คลัง คือ คลังศรีราชา สีซังทอง และเพชรบุรี เพื่อขายน้ำมันให้กับไทยหรือประเทศใกล้เคียง ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการซื้อขาย น้ำมันดิบแทนที่จะเป็นสิงคโปร์เพียงแห่งเดียว ซึ่งขณะนี้กำลังมีการเจรจากับโอมานอย่างต่อเนื่อง สำหรับแหล่งน้ำมันที่ ปตท. กำลังพิจารณาให้มีการเจรจาซื้อน้ำมันเพิ่มเติม ได้แก่ บรูไน ชูดาน และอาหรับเอมิเรสต์ อย่างไรก็ตาม ปตท. อยากให้มีการเร่งรัดให้โรงไฟฟ้าราชบุรีแล้วเสร็จโดยเร็ว

เพื่อให้มีการใช้ก๊าซธรรมชาติได้ตามสัญญา และให้มีการใช้ก๊าซธรรมชาติมากขึ้นทั้งในการผลิตไฟฟ้าและอุตสาหกรรม เพื่อช่วยลดภาระของ ปตท. ที่ ต้องจ่าย Take or Pay ให้แก่สหภาพพม่าอยู่ในขณะนี้

4. กระทรวงการต่างประเทศได้ดำเนินการในเวทีระหว่างประเทศต่างๆ เพื่อเป็นการกดดันให้กลุ่มผลิตน้ำมันเพื่อการส่งออกหรือโอเปกมีมติให้เพิ่มปริมาณการผลิต ในการประชุมในวันที่ 27 มีนาคม 2543 รวมทั้งจะได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องต่อไป โดยประเทศไทยในฐานะประธานคณะกรรมการการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) จะได้มีหนังสือไปถึงกลุ่มโอเปกเพื่อขอความร่วมมือในการรักษา เสถียรภาพราคาน้ำมัน อันจะก่อประโยชน์แก่ประเทศกำลังพัฒนาและประเทศต่างๆ ทั่วโลกต่อไปด้วย
5. รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสาวิตต์ โพธิวิหค) ได้ชี้แจงเพิ่มเติมว่านโยบายการใช้ก๊าซธรรมชาติให้มากขึ้น และใช้น้ำมันให้น้อยลง เป็นนโยบายที่ได้ดำเนินการมาก่อนแล้ว และได้ดำเนินการมา อย่างต่อเนื่อง จึงได้มีการพัฒนาก๊าซธรรมชาติจากแหล่งในประเทศ และประเทศเพื่อนบ้านขึ้นมาใช้ประโยชน์ อยู่ในขณะนี้ ซึ่งเดิมการผลิตไฟฟ้าจะใช้น้ำมันถึงร้อยละ 80 แต่ปัจจุบันใช้ก๊าซธรรมชาติเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 60 และใช้น้ำมันเพียงร้อยละ 10-15 เท่านั้น อย่างไรก็ตาม การนำก๊าซธรรมชาติมาใช้ต้องมีการพัฒนาระบบท่อ ให้แล้วเสร็จ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติไปแล้ว ก็ขอให้รีบดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว นอกจากนี้ ยังเห็นว่านโยบายการกระจายชนิดของเชื้อเพลิงยังคงมีความมั่นคงของชาติ การพึ่งพาก๊าซธรรมชาติเกินกว่าร้อยละ 75 จะมีความเสี่ยงเกินไป และแหล่งสำรองที่มีอยู่ก็จะต้องหมดไป ในประเด็นของโครงการวางระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติรอบกรุงเทพฯ และปริมณฑลต้องมีการจัดทำประชาพิจารณ์ และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นเงื่อนไขใหม่ตามที่รัฐธรรมนุญบัญญัติไว้ การอนุมัติโครงการไปก่อนการจัดทำประชาพิจารณ์ก็จะมีปัญหาให้ประชาชนกล่าวหารัฐบาลได้ว่าอนุมัติโครงการไปแล้วจึงมาทำประชาพิจารณ์ ในส่วนของโครงสร้างราคาน้ำมันซึ่งอิงราคาตามตลาดสิงคโปร์ ก็เนื่องจากเป็นตลาดน้ำมันในภูมิภาคเอเชียที่ใหญ่ที่สุด และมีโรงกลั่นขนาดใหญ่ที่มีประสิทธิภาพ จึงทำให้ต้นทุนการผลิตต่ำที่สุด หากจะใช้ราคาอื่นแทนราคาที่สิงคโปร์ก็ควรให้ ปตท. เปรียบกับโรงกลั่นในการใช้ราคาอ้างอิงอื่น แต่ไม่ควรควบคุมการกลั่นหรือค่าการตลาด
6. กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม มีความเห็นว่าการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการวางระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติสามารถผ่อนปรนได้บ้าง โดยให้ ปตท. จัดทำเป็น Pre-interim Report ก่อนได้ และเป็นการตัดสินใจของหน่วยงานต้นสังกัดว่าจะลงลึกแค่ไหน เนื่องจากยังไม่มีความชัดเจน ในส่วนของกระทรวงการคลังยินดีที่จะจัดหาแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำให้ได้ เมื่อ ปตท. สามารถผลักดันโครงการให้ผ่านเรื่องสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว อย่างไรก็ตาม รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสาวิตต์ โพธิวิหค) รับที่จะไปหารือกับคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้ หากกระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ จะมีหนังสือยืนยันมาตามความเห็นข้างต้น เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการไปได้โดยเร็ว

7. การให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการขนส่งในส่วนของกระทรวงคมนาคมนั้น ที่ประชุมเห็นว่าควรพิจารณาให้การชดเชย แต่ควรรอผลการประชุมของกลุ่มผู้ผลิตน้ำมันในวันที่ 27 มีนาคม 2543 นี้ก่อน เนื่องจากราคาน้ำมันอาจจะลดลงมาได้ใกล้เคียงกับ 10.82 บาทต่อลิตร เพราะการพิจารณาให้เงินชดเชยแก่ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องมีการวางหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมและพิจารณาแหล่งเงินที่จะนำมาใช้ เพื่อไม่ให้เป็นการแก่ประชาชน
8. มาตรการในการบรรเทาผลกระทบของราคาน้ำมันที่สูงขึ้นของหน่วยงานต่างๆ โดยเฉพาะมาตรการทางด้านการปรับเปลี่ยนเชื้อเพลิงและมาตรการอนุรักษ์พลังงานนั้น ส่วนใหญ่เป็นมาตรการที่คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติได้เคยมีมติให้ดำเนินการในการประชุมเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2542 แล้ว ดังนั้นจึงเห็นควรให้หน่วยงานต่างๆ เร่งดำเนินการตามมาตรการที่ได้เคยเห็นชอบไปแล้ว รวมทั้งในรายละเอียดเพิ่มเติมที่ ขออนุมัติเพิ่มเติมในครั้งนี้อย่างเต็มที่ เพื่อให้มีผลปรากฏอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรมเร็วยิ่งขึ้น ทั้งนี้ หากมีมาตรการใดที่ให้ไปดำเนินการแล้ว และเห็นว่าไม่สามารถดำเนินการได้ก็ให้หยุดดำเนินการ และหากเห็นว่ามีความจำเป็นต้องมีมาตรการ อะไรใหม่ที่จะสามารถดำเนินการได้ ก็ให้นำเสนอคณะกรรมการฯ ต่อไป
9. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม (นายสุวัจน์ ลิปตพัลลภ) ได้เสนอว่า เนื่องจากสถานการณ์ราคาน้ำมันมีความผันผวนมากและควรให้มีการติดตามมาตรการต่างๆ จึงเห็นควรกำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติเดือนละครั้ง และให้ที่ประชุมกำหนดวันประชุมในครั้งต่อไป ซึ่งประธานฯ เห็นชอบในหลักการให้มีการประชุมเดือนละครั้ง ส่วนในครั้งต่อไปให้มีการประชุมหลังจากทราบผลการประชุมของกลุ่มโอเปคในวันที่ 27 มีนาคม 2543 แล้วประมาณ วัน

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมมีมติเห็นชอบมาตรการในการช่วยเหลือเพื่อลดผลกระทบต่อราคาน้ำมันที่สูงขึ้นดังนี้

1. มาตรการการลดราคาน้ำมัน

- เห็นชอบให้ความช่วยเหลือเป็นการเฉพาะกลุ่มที่ได้รับความสะดวกโดยตรง ดังนี้
- **1.1 กลุ่มเกษตรกร** ให้ ปตท. เร่งดำเนินการจำหน่ายน้ำมันเบนซินและดีเซลแก่กลุ่มเกษตรกร ที่เป็นลูกค้าของธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร (ธกส.) ซึ่ง ปตท. ได้ดำเนินการมาแล้วตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคม 2542 ในราคาที่ต่ำกว่าราคาขายปลีก 0.15 บาทต่อลิตร ให้ครอบคลุมทุกจังหวัดผ่านสถานีบริการ 1,500 แห่ง ภายในปี 2543 รวมทั้ง ให้ ปตท. ลดราคาสูงกว่า 0.15 บาทต่อลิตร ด้วย
- **1.2 กลุ่มประมง** เดิมคณะกรรมการนโยบายและมาตรการช่วยเหลือเกษตรกร (คชก.) ได้มี มติให้ขยายระยะเวลาช่วยเหลือลดราคาน้ำมันให้ชาวประมงออกไปอีก 1 ปี จากเดิม สิ้นสุด 15 สิงหาคม 2542 เป็น สิ้นสุด 31 สิงหาคม 2543 ในวงเงิน 420 ล้านบาท ที่ประชุม เห็นว่าควรมีการขยายระยะเวลาออกไปอีก และให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

พิจารณา เสนอวงเงินเพิ่มเติมไปที่ คชก. เพื่อพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง ทั้งนี้ ปรตท. ได้ยืนยันที่จะขยาย ระยะเวลาขายน้ำมันราคาถูกให้กลุ่มประมงไป อีกจนถึงสิ้นปี 2543 โดยให้ส่วนลดลิตรละ 60 สตางค์ แม้ว่า คชก. จะมี โครงการร่วมกันต่อไปหรือไม่ก็ตาม

- **1.3 กลุ่มผู้ประกอบการรถโดยสารและรถบรรทุก** เห็นชอบใน หลักการให้กระทรวงคมนาคม ช่วยเหลือชดเชยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับอนุญาตจากกรม การขนส่งทางบก โดย มอบหมายให้ไปหารือกับกระทรวงการคลังถึงรูปแบบการชดเชย อัตรา การชดเชยพร้อมทั้งแหล่งเงินทุน ทั้งนี้ให้คำนึงถึงผลของการประชุม ของกลุ่มโอเปค ในวันที่ 27 มีนาคม 2543 นี้ด้วย ว่าราคาน้ำมันจะเป็น อย่างไร เพราะว่าจะมีผลต่ออัตรา การชดเชย เนื่องจากการคำนวณ อัตราค่าขนส่งในปี 2543 ใช้ราคาน้ำมันดีเซลที่ 10.82 บาทต่อลิตร เป็นพื้นฐาน
- **1.4 กลุ่มอุตสาหกรรมขนาดกลางและย่อม** ให้ ปรตท. จำหน่าย น้ำมันราคาถูกให้แก่ผู้ประกอบการ อุตสาหกรรมขนาดกลางและย่อมที่ขึ้น ทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรมในอัตราส่วนลด ของน้ำมันดีเซลลิตร ละ 0.15 บาท และน้ำมันเตาลิตรละ 0.07 บาท ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป จนถึงสิ้นเดือนมิถุนายน 2543

2. มาตรการปรับเปลี่ยนพลังงาน

- เห็นชอบให้มีการเร่งดำเนินการมาตรการปรับเปลี่ยนการใช้ น้ำมันเป็น ก๊าซธรรมชาติมากขึ้น ทั้งในการผลิตไฟฟ้า ภาคอุตสาหกรรม และการ ขนส่ง ซึ่งเป็นมาตรการที่คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ได้ เคยมีมติไปแล้วเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2542 ดังนี้
- **2.1 ภาคการผลิตไฟฟ้า**
 - 1) เร่งรัดการก่อสร้างโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ที่ล่าช้ามากกว่า 18 เดือน ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว พร้อมทั้งให้ กฟผ. และ ปรตท. เร่งลงนามใน สัญญาซื้อขายก๊าซธรรมชาติ เพื่อใช้ ในโรงไฟฟ้าให้แล้วเสร็จ
 - 2) ในระยะยาวเห็นควรสนับสนุนให้มีการใช้ก๊าซธรรมชาติในส่วน ขยายปรับปรุง ทั้งที่โรงไฟฟ้าพระนครเหนือและพระนครใต้ เพิ่มขึ้น โดยมีระบบการจ่ายก๊าซธรรมชาติ ผ่านท่อราชบุรี - วัง น้อย ไปยังวงแหวนรอบกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- **2.2 ภาคอุตสาหกรรม**
 - 1) ให้ ปรตท. ดำเนินการให้มีการใช้ก๊าซธรรมชาติใน ภาคอุตสาหกรรมเพิ่มมากขึ้น จากระดับร้อยละ 19 เป็นร้อยละ 27 ของปริมาณการใช้เชื้อเพลิงในภาคอุตสาหกรรมทั้งหมดภายใน ระยะเวลา 5 ปี โดยให้ขอรับการสนับสนุนจากกองทุนเพื่อ ส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน สำหรับเงินลงทุนในการปรับเปลี่ยน อุปกรณ์ใช้ก๊าซธรรมชาติ ในโรงงานอุตสาหกรรม และให้ กระทรวงการคลังพิจารณายกเว้นหรือลดหย่อนอากรการนำเข้า ของอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ก๊าซธรรมชาติ เพื่อเป็นการจูงใจ ผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมตัดสินใจเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ เพิ่มมากขึ้น

○ 2.3 ภาคคมนาคมขนส่ง

- 1) ให้ ปตท. เร่งดำเนินการการใช้ก๊าซธรรมชาติอัดในยานพาหนะ (CNG) ตามที่คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ได้มีมติไปแล้วเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2542 โดยเห็นชอบในหลักการให้ขอรับการสนับสนุนจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานสำหรับค่าใช้จ่ายในการตัดแปลงและเปลี่ยนเครื่องยนต์ ในวงเงิน 270 ล้านบาท และให้เงินกู้ระยะยาวดอกเบี้ยต่ำแก่ กทม. ในการตัดแปลงรถขยะ 160 ล้านบาท และ ปตท. ในการก่อสร้างสถานีบริการก๊าซธรรมชาติอัด จำนวน 6 สถานี ในวงเงิน 180 ล้านบาท
- 2) เห็นชอบให้ ปตท. ดำเนินการโครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติรอบกรุงเทพฯ และ ปริมณฑล เพื่อต่อเชื่อมกับท่อก๊าซราชบุรี - วังน้อย ในวงเงิน 95 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยให้กระทรวงการคลังสนับสนุนในการหาเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ
- 3) ให้ ปตท. ทบทวนแผนแม่บทการลงทุนขยายโครงข่ายท่อก๊าซธรรมชาติหลักของ ปตท. ทั้งหมด เพื่อให้สามารถรองรับการขยายตัวของความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติ ของภาคผลิตไฟฟ้า ภาคอุตสาหกรรม และภาคคมนาคมขนส่ง
- 4) เพื่อให้โครงการท่อก๊าซฯ รอบกรุงเทพฯ และปริมณฑล สามารถเริ่มโครงการได้ ประมาณกลางปี 2543 และแล้วเสร็จภายในปี 2545 และสามารถส่งก๊าซธรรมชาติ ตอบสนองความต้องการก๊าซธรรมชาติที่จะสูงขึ้นได้ จึงให้สำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเร่งพิจารณาอนุมัติโครงการ โดยให้ประสาน กับ กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมในการกำหนดวิธีการนำเสนอ ผลการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม และสามารถปฏิบัติตามได้ตาม วิธีการที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน
- 5) ให้กระทรวงอุตสาหกรรมเร่งรัดให้ผู้รับสัมปทานปิโตรเลียมสำรวจและพัฒนาผลิต น้ำมัน และก๊าซธรรมชาติภายในประเทศ และประเทศเพื่อนบ้านให้มากยิ่งขึ้น รวมทั้งเร่งรัดให้มีการเปิดให้เอกชนรายใหม่เข้ามาขอสัมปทานตามกฎหมายปิโตรเลียมเพิ่มมากขึ้น และเร่งรัดให้นำแหล่งถ่านหินที่ได้มีการสำรวจและประเมิน ไว้แล้ว มาเปิดประมูลเพื่อดำเนินการพัฒนาต่อไป
- 6) เห็นชอบให้ ปตท. ดำเนินการจัดหาน้ำมันดิบแบบรัฐต่อรัฐเพิ่มมากขึ้น

3. มาตรการประหยัดพลังงาน

- เห็นชอบในหลักการให้กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานพิจารณาให้การสนับสนุนในการดำเนินโครงการอนุรักษ์พลังงาน ดังนี้
- 3.1 โครงการขยายการปรับแต่งเครื่องยนต์ (Tune-up) เพิ่มขึ้นเป็น 60 แห่ง ในระยะเวลา 3 ปี ในวงเงิน 15 ล้านบาท โดยมี ปตท. เป็นผู้รับผิดชอบโครงการ

- 3.2 โครงการกระตุ้นให้เกิดการอนุรักษ์พลังงานในโรงงานอุตสาหกรรม ขนาดกลางและขนาดย่อม ในวงเงิน 100 ล้านบาท โดยมีกรมส่งเสริม อุตสาหกรรม กฟผ. และสถาบันอิสระในสังกัดกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นผู้รับผิดชอบโครงการ
- 3.3 โครงการศึกษาแนะนำและสร้างผู้เชี่ยวชาญการบริหารจัดการด้าน พลังงานแก่โรงงานอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม (5 ปี) ใน วงเงิน 150 ล้านบาท โดยมีกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม และสถาบันอิสระ ในสังกัดกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นผู้รับผิดชอบโครงการ
- 3.4 โครงการลดต้นทุนการผลิตอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม และสนับสนุนฐานการผลิตเทคโนโลยีประหยัดพลังงาน (5 ปี) ในวงเงิน 360 ล้านบาท โดยมีกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม และ กฟผ. เป็น ผู้รับผิดชอบโครงการ
- 3.5 โครงการประหยัดพลังงานโดยการใช้ประโยชน์จากความร้อนที่ เหลือจากการผลิต โดยมีกรมโรงงานอุตสาหกรรม เป็นผู้รับผิดชอบ โครงการ
- 3.6 โครงการปรับเปลี่ยนเครื่องปรับอากาศขนาดใหญ่ (CFC-Chiller) เพื่อประหยัดพลังงาน โดยมีกรมโรงงานอุตสาหกรรมเป็นผู้รับผิดชอบ โครงการ
- ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวข้างต้นจะต้องไม่ซ้ำซ้อนกับแผนงานภาคบังคับ ที่กรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงานกำลังดำเนินการอยู่

4. 4. มาตรการด้านอื่นๆ

- 4.1 เนื่องจากช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมาค่าการกลั่น (Refining Margin) ซึ่งก็ คือส่วนต่างระหว่าง ราคาเฉลี่ยของน้ำมันสำเร็จรูปและราคาน้ำมันดิบมี ค่าสูงมาก จึงให้ ปตท. ในฐานะผู้ถือหุ้นในหลายโรงกลั่นไปเจรจากับ โรงกลั่นให้ลดราคาหน้าโรงกลั่นลงมาในระดับที่ เหมาะสม เพื่อเป็นการ ลดภาระความเดือดร้อนของประชาชน
- 4.2 ให้ สพข. ทบทวนมาตรการด้านอนุรักษ์พลังงานที่ได้มีมติ คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2542 ไป แล้ว โดยพิจารณาว่ามีมาตรการอะไรที่ไม่สามารถ ดำเนินการได้ก็ให้ ยกเลิกไปและที่สามารถดำเนินการได้ก็ให้เร่งดำเนินการมาตรการ/ โครงการต่างๆ ที่ได้เห็นชอบไปแล้วให้เสร็จและเห็นผลเป็นรูปธรรมให้ เร็วยิ่งขึ้น รวมทั้ง เสนอมาตรการต่างๆ เพิ่มเติม (ถ้ามี) เพื่อให้ ครอบคลุมทุกๆด้าน และให้รายงานให้ที่ ประชุมทราบครั้งต่อไป

เรื่องที่ 4 ขอผ่อนผันระยะเวลาในการติดตั้งระบบควบคุมไอระเหยน้ำมัน เบนซิน

ฝ่ายเลขานุการฯ ได้สรุปสาระสำคัญให้ที่ประชุมทราบ ดังนี้

1. คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2539 เห็นชอบให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เก็บ ไอระเหยน้ำมันเบนซิน ระดับที่ 1 (Stage 1) ในคลังน้ำมัน รถบรรทุกน้ำมัน และสถานี

บริการน้ำมัน ในเขตกรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ เพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศจากน้ำมันเบนซิน โดยให้ดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 1 มกราคม 2543

2. กลุ่มอุตสาหกรรมน้ำมันได้ทำหนังสือขอผ่อนผันการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวต่อ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สพช.) เนื่องจากเกิดวิกฤติทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรงตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2540 เป็นต้นมา ทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยถดถอยลงอย่างมากและส่งผลกระทบต่อธุรกิจน้ำมันโดยรวม และปริมาณการจำหน่ายน้ำมันลดลงทำให้ปัญหามลพิษจากไอระเหยของน้ำมันไม่รุนแรงเท่าที่ได้คาดการณ์ไว้ ทางกลุ่มอุตสาหกรรมน้ำมันปิโตรเลียมจึงขอให้รัฐบาลผ่อนปรนเรื่องระยะเวลาติดตั้ง โดยขอขยายกำหนดเวลาการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมไอระเหยของน้ำมันเบนซินตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวออกไปอีก 2 ปี จากเดิมต้องติดตั้งให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 1 มกราคม 2543 ขอเปลี่ยนเป็นภายในวันที่ 1 มกราคม 2545

3. สพช. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ กรมทะเบียนการค้า กรมโยธาธิการ กรมควบคุมมลพิษ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย บริษัทเอสโซ่ฯ และบริษัทเชลล์ฯ ได้ร่วมกันพิจารณาในเรื่องดังกล่าวและนำเสนอต่อคณะกรรมการพิจารณาแนวทางการควบคุมไอระเหยของน้ำมันเบนซิน ซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยคณะกรรมการพิจารณานโยบายพลังงาน อันประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภาครัฐบาลและเอกชน ซึ่งคณะกรรมการฯ ดังกล่าวได้พิจารณาแล้วสรุปได้ดังนี้

3.1 แม้ว่าปัจจุบันจะพ้นกำหนดวันที่ 1 มกราคม 2543 ไปแล้วแต่การปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีก็ยังมีได้เกิดขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากการแก้ไขกฎหมายของกรมโยธาธิการ (พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543) และการร้องเรียนของกลุ่มอุตสาหกรรมผู้ค้าน้ำมันในเรื่องระยะเวลาการติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าว กรมโยธาธิการจึงรอฟังผลการทบทวนมติคณะรัฐมนตรี ในส่วนของกำหนดเวลาบังคับใช้ที่เหมาะสม

3.2 คณะกรรมการพิจารณาแนวทางการควบคุมไอระเหยของน้ำมันเบนซิน ในการประชุม ครั้งที่ 2/2542 พิจารณาแล้วเห็นว่าควรเลื่อนการติดตั้งระบบควบคุมไอระเหยของน้ำมันเบนซินตามมติคณะรัฐมนตรี ไปอีก 18 เดือน โดยนับจากวันที่ 1 มกราคม 2543 ซึ่งจะครบกำหนดในวันที่ 1 กรกฎาคม 2544 ทั้งนี้ เนื่องจากเหตุผลต่างๆ ดังนี้คือ

(1) สาเหตุที่ทำให้บริษัทผู้ค้าน้ำมันไม่สามารถปฏิบัติตามกำหนดเวลาเดิมได้ เนื่องจากวิกฤติทางเศรษฐกิจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินอย่างรุนแรงในช่วงปี 2541-2542 และอุปกรณ์ดังกล่าวต้อง มีการสั่งซื้อและจัดหาจากต่างประเทศ จึงต้องใช้ระยะเวลาในการติดตั้งอุปกรณ์ในแต่ละคลังน้ำมัน สถานีบริการ และรถบรรทุกน้ำมัน

(2) การติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าวในคลังน้ำมัน สถานีบริการ และรถบรรทุกน้ำมัน จำเป็นต้องทยอยการติดตั้งไปที่ละส่วน เพื่อมิให้ต้องหยุดการใช้งานของคลังน้ำมัน สถานีบริการ และรถบรรทุกน้ำมัน ซึ่งจะกระทบต่อการประกอบธุรกิจ

(3) การติดตั้งที่ใช้เวลานานที่สุด คือการติดตั้งในรถบรรทุกน้ำมัน ซึ่งต้องทยอยนำรถที่อยู่ระหว่างการใช้งานออกมาติดตั้งไปจนกว่ารถบรรทุกน้ำมันที่ติดตั้งเสร็จเรียบร้อยแล้วจะมีจำนวนเพียงพอใช้ ในการขนส่งน้ำมันภายในกรุงเทพฯ นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ ซึ่งต้องใช้เวลาประมาณ 18 เดือน

4. สพข. พิจารณาแล้วเห็นควรให้ความเห็นชอบตามข้อเสนอของคณะอนุกรรมการฯ ดังกล่าว เนื่องจากได้มีการศึกษาข้อเท็จจริงและปรึกษาหารือร่วมกันทั้งภาครัฐและผู้ประกอบการจนได้ข้อยุติเป็นที่พอใจของทุกฝ่ายแล้ว

มติของที่ประชุม

เห็นชอบให้เสนอขอทบทุนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2539 จากเดิมซึ่งให้มีการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมไอระเหยของน้ำมันเบนซินให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 1 มกราคม 2543 เลื่อนมาเป็นภายในวันที่ 1 กรกฎาคม 2544
