



**มติคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน
ครั้งที่ 4/2550 (ครั้งที่ 21)
วันศุกร์ที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2550 เวลา 15.30 น.
ณ ห้องประชุมบุญรอด - นิธิพัฒน์ ชั้น 11 อาคาร 7 กระทรวงพลังงาน**

1. การเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจากชาวประมง ในโครงการจำหน่ายน้ำมันดีเซลสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง
2. การขอรับงบประมาณประชาสัมพันธ์โครงการสนับสนุนประสานผลักดันนโยบายและแผนพัฒนาพลังงานสู่การปฏิบัติ (เพิ่มเติม)
3. สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (1 เมษายน - 14 พฤษภาคม 2550)
4. รายงานผลการศึกษาเรื่องผลกระทบของเอทานอลและน้ำมันเบนซินต่ออัตราการเกิดมะเร็งและอัตราการเสียชีวิตในสหรัฐอเมริกา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน (นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์) ประธาน
กรรมการ

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (นายวีระพล จิรประดิษฐกุล)
กรรมการและเลขานุการ

**เรื่องที่ 1 การเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจากชาวประมง ใน
โครงการจำหน่ายน้ำมันดีเซลสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง**

1. สมาคมการประมงแห่งประเทศไทย มีหนังสือร้องเรียนไปยัง ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน และหน่วยงานอื่นๆ เพื่อขอความอนุเคราะห์เลื่อนระยะเวลาการเรียกเก็บเงินค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจากชาวประมงในโครงการจำหน่ายน้ำมันดีเซลสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง (โครงการน้ำมันเขียว) ออกไปก่อนระยะหนึ่ง เนื่องจากชาวประมงยังประสบปัญหาราคาสัตว์น้ำตกต่ำและอุปกรณ์ประมงแพงขึ้น รวมทั้งขอให้มีการ

ตรวจสอบความชัดเจนในการขนถ่ายน้ำมันเขียวเกินความต้องการใช้จริงของ
ชาวประมง

2. โครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง
คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2543 เห็นชอบแนวทางการดำเนิน
โครงการฯตามมติของคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) เพื่อ
จัดระบบการค่าน้ำมันกลางทะเล และชาวประมงได้ใช้น้ำมันราคาถูก โดย
กำหนดให้เป็นน้ำมันที่มีคุณภาพแตกต่างจากน้ำมันที่จำหน่ายบนบกและผลิต
ในประเทศ ซึ่งจะต้องเติมสีเขียวและสาร Marker และต้องจำหน่ายในบริเวณ
เขตต่อเนื่อง (12-24 ไมล์ทะเล) จึงจะได้รับการยกเว้นภาษีอากรและเงินเรียก
เก็บเข้ากองทุนต่างๆ ซึ่งชาวประมงสนใจเข้าร่วมโครงการมาอย่างต่อเนื่อง

3. แต่ในช่วงวิกฤตการณ์ราคาน้ำมันแพง ปี 2547 รัฐบาลมีนโยบายตรึงราคา
น้ำมันในประเทศเพื่อบรรเทาผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจ และช่วยเหลือ
ประชาชน โดยการตรึงราคาน้ำมันเบนซินและดีเซล ตั้งแต่ วันที่ 10 มกราคม
2547 หลังจากนั้นได้มีการปล่อยให้ราคาน้ำมันเบนซินลอยตัวแต่ตรึงราคา
น้ำมันดีเซลถึงวันที่ 22 มีนาคม 2548 จากการใช้กลไกกองทุนน้ำมันฯ จ่าย
ชดเชยราคาน้ำมัน ซึ่งได้ส่งผลให้ราคาน้ำมันดีเซลที่จำหน่ายบนบกถูกกว่า
ราคาน้ำมันเขียวในโครงการฯ ทำให้ชาวประมงบางส่วนหันมาใช้น้ำมันดีเซล
บนบกแทน และเพื่อผลักดันให้ชาวประมงกลับไปใช้น้ำมันเขียวเช่นเดิม
คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) จึง ได้มีมติเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม
2547 เห็นชอบให้ใช้กองทุนน้ำมันฯ เพื่อตรึงราคาน้ำมันเขียวด้วยการจ่าย
ชดเชย ส่วนต่างของราคาน้ำมันเขียวที่สูงกว่าน้ำมันดีเซลบนบก และเรียกเก็บ
เงินคืนเมื่อราคาน้ำมันเขียวลดต่ำกว่าน้ำมันดีเซลบนบก และเมื่อวันที่ 8
เมษายน 2548 กบง. ได้เห็นชอบให้จ่ายเงินชดเชยในโครงการน้ำมันเขียว
ตั้งแต่วันที่ 4-22 มีนาคม 2548 เป็นจำนวนเงิน 94,254,060.54 บาท

4. ต่อมาเมื่อสิ้นสุดการชดเชยราคาน้ำมันเขียว ในวันที่ 23 มีนาคม 2548 เป็น
ต้นมา สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) จะต้องเรียกเก็บเงิน
ชดเชยคืนกองทุนน้ำมันฯ เนื่องจากราคาน้ำมันเขียวลดลงต่ำกว่าราคาน้ำมัน
ดีเซลหมุนเร็วบนบก แต่ทั้งนี้ไม่สามารถดำเนินการได้ ด้วยอยู่ในช่วงการปิด
อ่าวไทยระหว่าง วันที่ 15 กุมภาพันธ์ - 15 พฤษภาคม ของทุกปี ทำให้
ชาวประมงไม่สามารถประกอบอาชีพได้เต็มที่ และเมื่อพ้นจากช่วงเวลา
ดังกล่าว ราคาน้ำมันดีเซลได้ปรับตัวสูงขึ้นจากระดับ 16 บาท/ลิตร เป็น 20
บาท/ลิตร รวมทั้งรัฐบาลได้มีมาตรการออกมาช่วยเหลือภาคเศรษฐกิจต่างๆ
ในช่วงปลายปี 2549 ราคาน้ำมันในตลาดโลกปรับตัวลดลง สนพ. จึงได้มี
หนังสือลงวันที่ 15 มกราคม 2550 แจ้งให้สมาคมการประมงแห่งประเทศไทย
ทราบถึงภาระการจ่ายเงินชดเชยคืนกองทุนน้ำมันฯ แต่สมาคมการประมงฯ ได้

มีหนังสือร้องขอให้เลื่อนระยะเวลาการจ่ายเงินคืนออกไป และขอให้มีการตรวจสอบปริมาณน้ำมันในโครงการฯ ซึ่งเกินจากความต้องการจริงของชาวประมง

5. จากข้อมูลการตรวจปล่อยน้ำมันเชื้อเพลิงของกรมศุลกากร และรายงานการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของศูนย์เฝ้าฟังและบันทึกข้อมูลของกองบังคับการตำรวจน้ำ ระหว่างเดือนธันวาคม 2547 - มกราคม 2550 พบว่าข้อมูลของทั้งสองหน่วยงานมีปริมาณใกล้เคียงกัน ซึ่งแสดงว่าการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ในระบบที่ตรวจสอบได้ ส่วนปัญหาที่เกิดขึ้นเกิดจากจำนวนเรือประมงที่รับรองโดยสมาคมการประมงฯ ไม่ใช่จำนวนเรือประมงทั้งหมด ที่ใช้น้ำมันจากโครงการนี้ ข้อมูลปริมาณน้ำมันที่รับรองโดยสมาคมจึงต่ำกว่าปริมาณน้ำมันในโครงการฯ ที่จำหน่ายจริง

6. คณะกรรมการกำกับดูแลโครงการจำหน่ายน้ำมันดีเซลสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักร (ตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี) ได้มีการประชุมเมื่อวันที่ 13 กันยายน 2549 ซึ่งได้พิจารณา ขอร้องเรียนของสมาคมการประมงฯ เกี่ยวกับการรั่วไหลของน้ำมันเชื้อเพลิงออกนอกระบบ และที่ประชุมได้มีมติ แต่งตั้งคณะทำงานมีผู้บังคับการตำรวจน้ำเป็นประธาน เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติยกเลิกคณะกรรมการชุดนี้ไปเมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2549 ทำให้การแก้ปัญหาหยุดชะงักไป แต่เนื่องจากกรมสรรพสามิต ซึ่งได้รับการมอบหมายให้ดูแลการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับปิโตรเลียม ได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง เข้าร่วมประชุมเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2550 ที่ประชุมมีมติให้มีตั้งคณะกรรมการระดับกรม เพื่อประสานงานโครงการนี้ต่อไป และให้กรมสรรพสามิตตรวจสอบข้อมูลการร้องเรียนของสมาคมการประมงฯ

7. เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2550 สนพ. ได้หารือร่วมกับสมาคมการประมงฯ เกี่ยวกับขอร้องเรียนของสมาคมการประมงฯ และได้ข้อสรุปว่าการดำเนินโครงการน้ำมันเชื้อเพลิง ควรให้ปฏิบัติตามระเบียบของกรมศุลกากรเกี่ยวกับเรือประมงที่จะมาขอรับการขนถ่ายน้ำมันดีเซลต้องผ่านการรับรองจากสมาคมการประมงฯ ได้แก่ ชื่อเรือ เลขทะเบียนเรือ อาชญาบัตร และขนาดความจุของถังน้ำมันใช้การปกติของเรือซึ่งได้ผ่านการรับรองของกรมเจ้าท่าแล้ว และหากสามารถควบคุมการขนถ่ายน้ำมันในโครงการน้ำมันเชื้อเพลิงได้ตามระเบียบของกรมศุลกากรอย่างเคร่งครัด จะทำให้สมาคมการประมงฯ สามารถสรุปข้อมูลปริมาณน้ำมันที่ถูกต้อง และสะท้อนปัญหาของชาวประมงได้อย่างชัดเจน ชาวประมงจะให้ความไว้วางใจการจ่ายเงินชดเชยคืนกองทุนน้ำมันฯ ตามอัตราที่เหมาะสม

8. เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2550 สนพ. ได้หารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมสรรพสามิต กรมศุลกากร กรมสรรพากร กรมธุรกิจพลังงาน กรมประมง กองบังคับการตำรวจน้ำ และกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่ประชุมมีความเห็นว่า การเก็บเงินชดเชยคืนกองทุนน้ำมันฯ เป็นอำนาจหน้าที่โดยตรงของ สนพ. และสามารถดำเนินการได้ทันที โดยให้เรียกเก็บในอัตราที่ไม่ทำให้ชาวประมงเดือดร้อน ส่วนกรณีการรั่วไหลของน้ำมันเขียว กรมศุลกากรยืนยันจะปฏิบัติตามระเบียบอย่างเคร่งครัด และกองบังคับการตำรวจน้ำจะตรวจสอบและกวดขันอย่างเข้มงวดในการปฏิบัติ ซึ่งจะควบคุมน้ำมันเขียวไม่ให้รั่วไหลได้

9. ประกอบกับกรมศุลกากรได้ยืนยันว่าจะปฏิบัติตามระเบียบอย่างเคร่งครัดตามข้อเรียกร้องของสมาคมการประมงฯ และกองบังคับการตำรวจน้ำจะช่วยกวดขันอย่างเข้มงวด สนพ. จึงเห็นควรเรียกเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันฯ ตามมติ กบง. ปัจจุบันโครงการน้ำมันเขียวมีการใช้น้ำมันดีเซลประมาณ 70 ล้านลิตรต่อเดือน หากเรียกเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันฯ ในอัตราลิตรละ 10 สตางค์ จะไม่เป็นภาระต่อชาวประมงมาก และเป็นอัตราที่ต่ำกว่าค่าขนส่งน้ำมันจากสิงคโปร์มาไทยในระดับ 13 สตางค์/ลิตร (US\$ 61/บาร์เรล) ทั้งนี้การเรียกเก็บเงินชดเชยคืนกองทุนน้ำมันฯ สนพ. จะเรียกเก็บเงินจากโรงกลั่นน้ำมันที่จำหน่ายน้ำมันให้โครงการนี้ ในอัตราลิตรละ 10 สตางค์ ซึ่งจะใช้เวลาประมาณ 1 ปี จะสามารถเรียกเก็บเงินคืนได้ทั้งหมด

มติของที่ประชุม

เห็นชอบในการเรียกเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในอัตราลิตรละ 10 สตางค์ จากชาวประมง ในโครงการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่องจนกว่าจะเรียกเก็บเงินคืนกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงครบตามจำนวนที่ได้จ่ายชดเชยไป

เรื่องที่ 2 การขอร้งงบประมาณประชาสัมพันธ์โครงการสนับสนุน ประสานผลักดันนโยบายและแผนพัฒนาพลังงานสู่การปฏิบัติ (เพิ่มเติม)

สรุปสาระสำคัญ

1. ในการประชุม กบง. เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2549 ได้มีมติอนุมัติเงินสนับสนุนจากกองทุนน้ำมันฯ ในการดำเนินโครงการประสานผลักดันนโยบายและแผนพัฒนาพลังงานสู่การปฏิบัติ เป็นจำนวนเงิน 23,500,00 โดยได้จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ผ่าน Control Media (งบประมาณ 4,715,000 บาท) ได้แก่

โทรทัศน์ วิทยุ สื่อ สิ่งพิมพ์ หนังสือพิมพ์และนิตยสาร ซึ่งการประชาสัมพันธ์ที่ผ่านมามีได้สร้างความรู้ ความเข้าใจ และความเชื่อมั่นให้กับผู้ที่เกี่ยวข้อง ช่วยลดการต่อต้านจากฝ่ายต่างๆ

2. ภายใต้ภาวะวิกฤตราคาน้ำมันในปัจจุบัน ทำให้ สนพ. ต้องเร่งผลักดันมาตรการต่างๆ ตามนโยบายและแผนพัฒนาพลังงานที่ได้รับการเห็นชอบจาก กพข. ไปสู่การปฏิบัติให้เร็วยิ่งขึ้น อาทิ 1) เร่งส่งเสริมสนับสนุนการใช้แก๊สโซฮอล์และสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนในพลังงานทดแทนชนิดอื่น เช่น ไบโอดีเซล และ NGV 2) สนับสนุนพลังงานนิวเคลียร์ให้เป็นเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้า ซึ่งต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน มีทัศนคติที่ดี และยอมรับ 3) ส่งเสริมผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนรายใหญ่ (IPP) และรายเล็ก (SPP) โดยประชาสัมพันธ์ให้ภาคเอกชนสนใจเข้าร่วมโครงการ และให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายรับรู้ เข้าใจ และยอมรับ

3. เพื่อสร้างแนวร่วมในการผลักดันนโยบายและแผนพัฒนาพลังงานสู่การปฏิบัติให้มากยิ่งขึ้น โดย จัดทำกิจกรรมประชาสัมพันธ์ไปสู่กลุ่มเป้าหมาย แต่เนื่องจากงบประมาณการประชาสัมพันธ์ของ Control Media ในโครงการเดิม ได้ถูกในกิจกรรมการผลิตสารคดีเผยแพร่ทางโทรทัศน์ (2,760,000 บาท) การผลิตสารคดีและคลื่นข่าวผ่านทางวิทยุ (675,000 บาท) และการผลิตสื่อบทความ เพื่อเผยแพร่ผ่านสื่อสิ่งพิมพ์และนิตยสาร (1,280,000) สนพ. จึงมีความจำเป็นต้องขอรับงบประมาณสนับสนุนจากกองทุนน้ำมันฯ ภายใต้โครงการฯ เดิมเพิ่มเติมอีก 19,000,000 บาท เพื่อจัดหาสื่อประชาสัมพันธ์ นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ด้านพลังงานที่เหมาะสมให้กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ หน่วยงานราชการ องค์กรภาคเอกชน และองค์กรภาคประชาชน (NGO) ตลอดจนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย นักวิชาการ สื่อมวลชนและประชาชนทั่วไปให้รับทราบ และมีทัศนคติที่ดีต่อการดำเนินนโยบายด้านพลังงาน

4. ขอบเขตของงาน ได้แก่ การผลิตและเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร นโยบาย แนวทางการดำเนินกิจกรรมด้านพลังงานของกระทรวงพลังงานผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ Control Media โดยทุกรายการเบิกจ่ายตามจริงไม่เกินวงเงินที่ประมาณการไว้ ดังนี้ 1) จัดทำบทความประชาสัมพันธ์ทางหนังสือพิมพ์เกี่ยวกับนโยบายสำคัญของกระทรวงพลังงาน ไม่น้อยกว่า 52 ครั้ง ในวงเงิน 9,000,000 บาท 2) จัดทำบทความประชาสัมพันธ์ทางนิตยสาร ไม่น้อยกว่า 30 ครั้ง ในวงเงิน 2,007,000 บาท 3) การจัดบุคคลออกรายการโทรทัศน์ อาทิ ผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงพลังงานหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อชี้แจงทำความเข้าใจที่ถูกต้องกับประชาชนในช่วงเวลาที่เหมาะสม จำนวน 6 ครั้ง และรายการสนทนาอื่นๆ จำนวน 12 ครั้ง ในวงเงิน 2,000,000 บาท 4) การจัดกิจกรรมเสริมตามสถานการณ์ เช่น เมื่อเกิดกระแสข่าวในเชิงลบหรือการให้

ข้อมูลที่ไม่ถูกต้องเกี่ยวกับนโยบายด้านพลังงาน ซึ่งอาจอยู่ในรูป การส่งเอกสารเพื่อชี้แจงข้อเท็จจริง ในวงเงิน 5,163,000 บาท 5) การผลิตและเผยแพร่สารคดีวิทยุ ความยาว 1 นาที เพื่อชี้แจงนโยบายและทำความเข้าใจที่ถูกต้องกับประชาชน รวม 10 ตอน และเผยแพร่ทางคลื่นข่าวอื่นๆ ไม่น้อยกว่า 180 ครั้ง ในวงเงิน 723,000 บาท และ 6) สัมภาษณ์พิเศษผู้บริหาร หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับนโยบายที่ต้องการนำเสนอ ผ่านรายการวิทยุคลื่นข่าวต่างๆ ไม่น้อยกว่า 10 ครั้ง ในวงเงิน 107,000 บาท

5. งบประมาณที่ขอรับการสนับสนุน (เพิ่มเติม) จากกองทุนน้ำมันฯ ในโครงการสนับสนุนประสาน ผลักดันนโยบายและแผนพัฒนาพลังงานสู่การปฏิบัติ เป็นจำนวนเงิน 19,000,000 บาท ซึ่งเป็นการจัดจ้างผู้มีที่มิประสงค์ ประสิทธิภาพ ที่ความชำนาญการเข้ามาดำเนินงาน โดยสามารถถ่วงจ่ายระหว่างรายการ และแยกรายการ และทำสัญญาหรือหนังสือยืนยันได้หลายรายการตามความเหมาะสม โดยมีระยะเวลาดำเนินการระหว่างเดือนมิถุนายน - ธันวาคม 2550

มติของที่ประชุม

เห็นชอบให้การสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ในการดำเนินกิจกรรมประชาสัมพันธ์ โครงการสนับสนุนประสานผลักดันนโยบายและแผนพัฒนาพลังงานสู่การปฏิบัติ (เพิ่มเติม) เป็นจำนวนเงิน 19,000,000 บาท (สิบเก้าล้านบาทถ้วน) ให้กับสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน และสามารถถ่วงจ่ายระหว่างรายการ และแยกรายการ และทำสัญญาหรือหนังสือยืนยันได้หลายรายการตามความเหมาะสม (ระยะดำเนินการระหว่างเดือนมิถุนายน - ธันวาคม 2550)

เรื่องที่ 3 สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (1 เมษายน - 14 พฤษภาคม 2550)

สรุปสาระสำคัญ

1. ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์เฉลี่ยเดือนเมษายน 2550 อยู่ที่ระดับ 63.97 และ 67.68 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนที่แล้ว 5.17 และ 5.26 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ เนื่องจากตลาด มีความกังวลเกี่ยวกับความไม่แน่นอนของอุปทานน้ำมันดิบในแถบประเทศอเมริกาใต้ และข้อพิพาทระหว่างอิหร่านกับชาติตะวันตกกรณีการทดลองพลังงานนิวเคลียร์ของอิหร่าน และต่อมาในช่วงวันที่ 1 - 14 พฤษภาคม ราคาน้ำมันดิบดูไบ

และเบรนท์ได้ปรับตัวลดลงเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 63.28 และ 65.65 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ตามลำดับ

2. ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 92 และน้ำมันดีเซลเฉลี่ยเดือนเมษายน 2550 อยู่ที่ระดับ 83.49, 82.69 และ 80.24 เหรียญสหรัฐฯต่อบาร์เรล โดยปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนที่แล้ว 6.88, 7.17 และ 6.78 เหรียญสหรัฐฯต่อบาร์เรล ตามลำดับ ตามราคาน้ำมันดิบและความต้องการเพิ่มขึ้นในภูมิภาคอย่างต่อเนื่อง ขณะที่อุปทานในภูมิภาคค่อนข้างตึงตัวจากจีนและเกาหลีใต้ลดปริมาณการส่งออก และในช่วงวันที่ 1 - 14 เดือนพฤษภาคม ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 92 และน้ำมันดีเซลได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 86.92, 86.24 และ 80.26 เหรียญสหรัฐฯต่อบาร์เรล ตามลำดับ จากตลาดกังวลเกี่ยวกับปัญหา Supply Disruption และอุปทานน้ำมันเบนซินที่ตึงตัวก่อนเข้าสู่ฤดูท่องเที่ยว

3. เดือนเมษายนและพฤษภาคม 2550 ผู้ค้าน้ำมันได้ปรับราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้น 0.40 บาท/ลิตร จำนวน 5 ครั้ง ทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 แก๊สโซฮอล์ 95, 91 ดีเซลหมุนเร็ว และ ดีเซลหมุนเร็วบี 5 ณ วันที่ 14 พฤษภาคม 2550 อยู่ที่ระดับ 29.99, 29.19, 26.69, 26.39, 25.34 และ 24.64 บาท/ลิตร ตามลำดับ

4. แนวโน้มราคาน้ำมันเดือนมิถุนายน 2550 คาดว่าราคาน้ำมันยังคงมีความผันผวนและปรับตัวเพิ่มขึ้น ซึ่งราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์จะเคลื่อนไหวอยู่ที่ 60 - 70 และ 65 - 75 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ตามลำดับ ส่วนราคาน้ำมันเบนซิน 95 และน้ำมันดีเซลหมุนเร็วในตลาดจอร์จทาวน์โปรเคลื่อนไหวน้อยอยู่ที่ระดับ 85 - 90 และ 80 - 85 เหรียญสหรัฐฯต่อบาร์เรล ตามลำดับ ตามราคาน้ำมันดิบและจากความต้องการใช้น้ำมันเบนซินที่เพิ่มมากขึ้น ในช่วงฤดูท่องเที่ยว (Driving season) ในยุโรปและสหรัฐอเมริกา

5. สำหรับสถานการณ์ LPG ช่วงเดือนเมษายน ถึง 14 พฤษภาคม 2550 ราคา ก๊าซ LPG ในตลาดโลกปรับตัวเพิ่มขึ้น 60 เหรียญสหรัฐฯ/ตัน อยู่ที่ระดับ 566 เหรียญสหรัฐฯ/ตัน ตามราคาน้ำมันดิบและน้ำมันเบนซิน ประกอบกับความต้องการซื้อในภูมิภาคที่เพิ่มขึ้นเพื่อใช้ในธุรกิจปิโตรเคมี ส่วนราคาก๊าซ LPG ณ โรงกลั่นอยู่ในระดับ 11.2632 บาท/กิโลกรัม อัตราเงินชดเชยจากกองทุนน้ำมันฯ ของก๊าซ LPG ที่จำหน่ายในประเทศอยู่ที่ระดับ 1.1933 บาท/กิโลกรัม คิดเป็น 360.09 ล้านบาท/เดือน อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของก๊าซ LPG ส่งออก อยู่ที่ระดับ 4.2565 บาท/กิโลกรัม คิดเป็น 66.44 ล้านบาท/เดือน สำหรับการคาดการณ์ราคาก๊าซ LPG ตลาดโลกในช่วงเดือนมิถุนายน คาดว่าราคาจะเคลื่อนไหวอยู่ที่ระดับ 557 - 567 เหรียญสหรัฐฯ/ตัน

6. สถานการณ์น้ำมันแก๊สโซลล์ เดือนเมษายน 2550 การผลิตและการจำหน่ายเอทานอลมีปริมาณรวม 0.51 และ 0.33 ล้านลิตร/วัน ตามลำดับ จากผู้ประกอบการจำนวน 7 ราย โดยราคาเอทานอลในไตรมาสที่ 1 และ 2 ปี 2550 อยู่ที่ลิตรละ 19.33 และ 18.62 บาท ตามลำดับ ขณะที่ปริมาณเอทานอลสำรองของผู้ค้าน้ำมัน 28.42 ล้านลิตร ณ วันที่ 31 มีนาคม 2550 ส่วนปริมาณการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซลล์ 95 เดือนเมษายนและช่วง 1 - 14 พฤษภาคม มีปริมาณรวม 3.53 และ 3.38 ล้านลิตร/วัน ตามลำดับ จากบริษัทค้าน้ำมันที่จำหน่าย จำนวน 10 บริษัท และสถานีบริการ 3,504 แห่ง ขณะเดียวกัน ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซลล์ 91 ในช่วงเวลาเดียวกัน มีปริมาณการจำหน่าย 0.42 และ 0.44 ล้านลิตร/วัน ตามลำดับ จากบริษัทค้าน้ำมันที่จำหน่าย จำนวน 3 บริษัท และสถานีบริการรวม 490 แห่ง

7. สำหรับน้ำมันไบโอดีเซล เดือนพฤษภาคม 2550 มีผู้ผลิตไบโอดีเซลที่ได้คุณภาพตามประกาศของกรมธุรกิจพลังงานจำนวน 6 ราย กำลังการผลิตรวม 1,040,000 ลิตร/วัน และราคาไบโอดีเซลเฉลี่ยเดือนเมษายน และช่วง 1 - 14 พฤษภาคมอยู่ที่ 25.42 และ 28.18 บาท/ลิตร ตามลำดับ ส่วนปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 เดือนเมษายนและพฤษภาคม (1-14 พฤษภาคม) จำนวน 1.07 และ 1.11 ล้านลิตร/วัน หรือใช้ ไบโอดีเซล (B100) เฉลี่ย 53,400 และ 55,600 ลิตร/วัน ตามลำดับ โดยมีบริษัทที่จำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 จำนวน 2 ราย คือ ปตท. และบางจาก สถานีบริการรวม 568 แห่ง นอกจากนี้ น้ำมันดีเซลหมุนเร็วที่ผสมไบโอดีเซลไม่เกินร้อยละ 2 ตามมติ กบง. เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2550 ซึ่งมอบให้กรมธุรกิจพลังงานออกประกาศ กำหนด คุณภาพน้ำมันดีเซลหมุนเร็วให้สามารถผสมไบโอดีเซลได้ในระดับไม่เกินร้อยละ 2 โดยปริมาตร ซึ่งประกาศ ดังกล่าวอยู่ระหว่างลงพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา

8. ฐานะกองทุนน้ำมันฯ ณ วันที่ 14 พฤษภาคม 2550 มีเงินสดสุทธิ 7,762 ล้านบาท หนี้สินค้างชำระ 33,538 ล้านบาท แยกเป็นหนี้พันธบัตร 17,600 ล้านบาท หนี้เงินกู้สถาบันการเงิน 4,844 ล้านบาท หนี้เงินชดเชยตรงราคา น้ำมันค้างชำระ 1,064 ล้านบาท หนี้ชดเชยราคาก๊าซ LPG 10,008 ล้านบาท ดอกเบี้ยค้างจ่ายประจำเดือน 22 ล้านบาท ฐานะกองทุนน้ำมันสุทธิติดลบ 25,776 ล้านบาท

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 4 รายงานผลการศึกษาเรื่องผลกระทบของเอทานอลและน้ำมันเบนซินต่ออัตราการเกิดมะเร็งและอัตราการเสียชีวิตในสหรัฐอเมริกา

สรุปสาระสำคัญ

1. สนพ. ได้รับมอบหมายจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานให้สรุปผลการศึกษาเรื่อง Effects of Ethanol (E85) versus Gasoline Vehicles on Cancer and Mortality in the United States (ผลกระทบของ เอทานอล (E85) และน้ำมันเบนซินที่ใช้ในรถยนต์ ต่ออัตราการเกิดมะเร็งและอัตราการเสียชีวิตในสหรัฐอเมริกา) โดย Mark Z. Jacobson, Department of Civil and Environmental Engineering, Stanford University, California ซึ่งการศึกษานี้ได้พิจารณาถึงผลกระทบจากการปลดปล่อยสารพิษต่างๆ ต่อความเสี่ยงการเกิดโรคมะเร็งและ ผลกระทบต่อปริมาณโอโซนที่มีผลโดยตรงต่อสุขภาพอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงการใช้ น้ำมันเบนซินเป็นเอทานอล (E85)

2. การศึกษาได้ใช้โปรแกรมตรวจสภาพอากาศ 3 มิติซึ่งครอบคลุมถึงปฏิกิริยาทางเคมี สภาพอากาศและสภาพการขนส่ง รวมทั้งข้อมูลประมาณการปล่อยไอเสียจนถึงปี 2563 และการคำนวณความเข้มข้นทางเคมีจากการเปลี่ยนแปลงการใช้ น้ำมันเบนซินเป็น E85 นอกจากนี้ยังพิจารณาถึงข้อมูลผลกระทบต่อสุขภาพ ข้อมูลประชากร และอัตราการเสียชีวิตจากเชื้อเพลิง โดยใช้วิธีการวิเคราะห์อย่างละเอียดสำหรับเมืองลอสแอนเจลิส และวิธีการวิเคราะห์อย่างไม่ละเอียดสำหรับประเทศสหรัฐอเมริกาโดยรวม

3. จากผลการศึกษา พบว่า E85 และน้ำมันเบนซินส่งผลต่อความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดโรคมะเร็งที่ใกล้เคียงกัน แต่ E85 มีผลกระทบต่อสุขภาพมากกว่าน้ำมันเบนซิน เนื่องจากปริมาณ Acetaldehyde ที่เป็นผลมาจากเอทานอลที่ไม่ได้ถูกเผาไหม้ซึ่งหลงเหลือจากการใช้ E85 มีปริมาณมากกว่าที่มาจากน้ำมันเบนซิน ซึ่งสาร Acetaldehyde จะส่งผลกระทบต่อสุขภาพโดยตรงต่อการเพิ่มขึ้นของปริมาณโอโซนและต่อสุขภาพ โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นของอัตราการตาย อัตราการเข้ารับการรักษาพยาบาล และอัตราการเกิดโรคจากทางเดินหายใจ อย่างไรก็ตามการกำกับดูแลและควบคุมการปลดปล่อยไอเสียทั้งของน้ำมันเบนซินและ E85 มีแนวโน้มที่จะได้รับการปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้นในอนาคต ดังนั้นจึงยังไม่สามารถสรุปได้ชัดเจนว่าเชื้อเพลิงชนิดไหนจะสามารถลดปริมาณการปลดปล่อยของเสียได้มากกว่ากัน การศึกษานี้จึงเพียงชี้ให้เห็นว่า E85 ไม่ทำให้คุณภาพของอากาศดีขึ้น และ เอทานอลที่ไม่ถูกเผาไหม้จาก E85 เป็นตัวการสำคัญที่ทำให้ปริมาณ Acetaldehyde เพิ่มขึ้นสูงกว่าปกติ

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ
