



มติคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน
ครั้งที่ 12/2552 (ครั้งที่ 49)
เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2552 เวลา 13.30 น.
ณ ห้องประชุมบุญรอด - นิธิพัฒน์ ชั้น 11 อาคาร 7 กระทรวงพลังงาน

1. แนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการนำเข้าก๊าซ LPG ในรูป Refrigerated Propane และ Butane โดยการใช้คลังลอยน้ำ (Floating Storage Unit: FSU)
 2. หลักเกณฑ์การกำหนดราคา ณ โรงกลั่นก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG)
 3. การจ่ายเงินชดเชยส่วนต่างของราคาซื้อเพลิงอื่นที่นำมาใช้ทดแทนก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG)
 4. แผนงานการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซลอล 91 กับรถจักรยานยนต์
 5. แนวทางการส่งเสริมการแปรรูปจากขยะพลาสติกเป็นน้ำมันเชื้อเพลิง
 6. เกณฑ์ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ประจำปี 2552
 7. สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง
-

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน (นายวรรณรัตน์ ชาญนุกูล) ประธานกรรมการผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (นายวีระพล จิรประดิษฐกุล) กรรมการและเลขานุการ

เรื่องที่ 1 แนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการนำเข้าก๊าซ LPG ในรูป Refrigerated Propane และ Butane โดยการใช้คลังลอยน้ำ (Floating Storage Unit: FSU)

สรุปสาระสำคัญ

1. จากความต้องการใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) ในประเทศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะที่การผลิตในประเทศไม่เพียงพอ ส่งผลให้มีการนำเข้าก๊าซ LPG จากต่างประเทศ โดยการนำเข้าที่คลังก๊าซ LPG เขาบ่อยา ของ ปตท. และส่งต่อให้กับลูกค้าในประเทศต่อไป แต่เนื่องจากคลังก๊าซเขาบ่อยาสามารถรับก๊าซที่นำเข้าได้สูงสุดไม่เกิน 60,000 ตัน/เดือน ถ้ามีความต้องการนำเข้าก๊าซ LPG เกิน 60,000 ตัน/เดือน ในส่วนที่เกินจะไม่สามารถนำเข้าได้ เพราะไม่มีคลังก๊าซรองรับ ซึ่งจะทำให้ก๊าซ LPG ในประเทศขาดแคลน

2. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการนำเข้าก๊าซ LPG ในรูป Refrigerated Propane (C3) และ Butane (C4) โดยการใช้คลังลอยน้ำ (Floating Storage Unit: FSU) ชั่วคราวครั้งละประมาณ 15 - 30 วัน โดย ปตท. จะขนถ่ายก๊าซ LPG จากเรือ Refrigerated ที่นำเข้างลงเรือลำเลียงทั้งหมดหรือบางส่วนก่อนที่จะนำก๊าซส่วนที่เหลือสูบน้ำขึ้นถึง ณ คลังก๊าซเขาบ่อยา จากนั้นเรือ Refrigerated จะเดินทางกลับออกไปต่างประเทศเมื่อทำการสูบน้ำถ่ายก๊าซหมด ซึ่งปัญหาในการใช้คลังลอยน้ำ มีดังนี้ (1) กฎหมายและระเบียบปฏิบัติที่มีในปัจจุบันยังไม่เอื้อต่อการทำ Ship to Ship Operation (STS) กรมศุลกากร กรมสรรพสามิต และกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ยังไม่มีระเบียบปฏิบัติ (2) ค่าใช้จ่ายในการเช่าเรือ Refrigerated มาใช้เป็นคลังลอยน้ำ FSU

3. เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2551 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับก๊าซ LPG ของคลังนำเข้าและขยายขีดความสามารถของการขนส่งและการกระจายก๊าซ LPG ของคลังภูมิภาค โดยมอบหมายให้ ปตท. ดำเนินการเรื่องการเรือคลังลอยน้ำ (Floating Storage) และให้สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) รับผิดชอบประสานกับกรมสรรพสามิตและกรมศุลกากรเพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบให้สามารถผสมและถ่ายลากลางทะเลในเขตน่านน้ำไทยได้ ต่อมาเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2552 สนพ. ได้ประชุมร่วมกับ กรมธุรกิจพลังงาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยที่ประชุมเห็นว่า การเช่าเรือ Refrigerated มาเพื่อใช้เป็นคลังลอยน้ำ FSU ชั่วคราว ครั้งละประมาณ 15 - 30 วัน เป็นวิธีที่ประหยัดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการได้มากกว่าการเช่าเรือ Refrigerated มาจอดทิ้งสมอเป็นเวลานาน อีกทั้งหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องมีเวลาดำเนินการแก้ไขกฎระเบียบเพื่อรองรับการทำงาน ซึ่งคาดว่าจะเสร็จได้ทันในช่วงปลายเดือนตุลาคม 2552

4. ฝ่ายเลขานุการฯ ได้มีข้อเสนอเรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาการเพิ่มขีดความสามารถในการนำเข้า ดังนี้

4.1 ให้กระทรวงพลังงานขอความร่วมมือจากกระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคมให้การสนับสนุน ดังนี้ (1) กรมศุลกากร เกี่ยวกับการกำหนดระเบียบ

ปฏิบัติให้เหมาะสมและสอดคล้องกับการทำ STS เพื่อขนถ่าย LPG จาก FSU และอนุญาตให้ใช้ปริมาณก๊าซที่ตรวจวัดได้จาก FSU และเรือลำเลียง LPG เป็นปริมาณที่ใช้ในการคำนวณภาษี รวมทั้งกำหนดระเบียบปฏิบัติอื่นๆ (ถ้ามี) ในการดำเนินการ STS

(2) กรมสรรพสามิต เกี่ยวกับการอนุญาตให้ผลิต (ผสม) C3/C4 เป็น LPG ในเรือลำเลียง (อนุญาตให้ FSU และเรือลำเลียง LPG เป็นโรงอุตสาหกรรมตามกฎหมายสรรพสามิต) หรือใช้วิธีดำเนินการอื่นที่สามารถดำเนินการได้และกำหนดระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการผลิต LPG ขณะที่เรือจอดกลางทะเล และอนุญาตให้ใช้ปริมาณก๊าซที่ตรวจวัดได้จาก FSU และเรือลำเลียง LPG เป็นปริมาณที่ใช้ในการคำนวณภาษี รวมทั้งกำหนดระเบียบปฏิบัติอื่นๆ (ถ้ามี) ในการดำเนินการ STS และ (3) กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม เกี่ยวกับการอนุญาตให้ ปตท. นำ FSU ไปจอดในบริเวณที่เหมาะสม เพื่อดำเนินการทำ STS กรณีที่เรือลำเลียง LPG ที่ใช้ในประเทศไม่สามารถทำ STS ได้ อนุญาตให้นำเรือต่างชาติมาใช้เป็นเรือชายฝั่ง

4.2 เห็นชอบค่าใช้จ่ายในการเช่าเรือ Refrigerated มาใช้เป็นคลังลอยน้ำ FSU โดยมอบหมายให้ สนพ. พิจารณาปรับเพิ่มหลักเกณฑ์การคำนวณอัตรา การชดเชยราคาก๊าซ LPG จากการนำเข้าเพิ่มเติม ให้ครอบคลุมภาระค่าใช้จ่าย และการลงทุนในการดำเนินการนำเข้าโดยการใช้ FSU และการขนถ่ายระหว่าง เรือ

มติของที่ประชุม

1. เห็นชอบให้กระทรวงพลังงานขอความร่วมมือจากกระทรวงการคลังและ กระทรวงคมนาคมให้การสนับสนุน ดังนี้
 - **กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง**
 - กำหนดระเบียบปฏิบัติให้เหมาะสมและสอดคล้องกับการ ทำ STS เพื่อขนถ่าย LPG จาก FSU
 - อนุญาตให้ใช้ปริมาณก๊าซที่ตรวจวัดได้จาก FSU และเรือ ลำเลียง LPG เป็นปริมาณที่ใช้ในการคำนวณภาษี
 - กำหนดระเบียบปฏิบัติอื่นๆ (ถ้ามี) ในการดำเนินการ STS
 - **กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง**
 - อนุญาตให้ผลิต (ผสม) C3/C4 เป็น LPG ในเรือลำเลียง (อนุญาตให้ FSU และเรือลำเลียง LPG เป็นโรง อุตสาหกรรมตามกฎหมายสรรพสามิต) หรือใช้ วิธีดำเนินการอื่นที่สามารถดำเนินการได้และกำหนด

- ระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการผลิต LPG ขณะที่เรือจอดกลางทะเล
 - อนุญาตให้ใช้ปริมาณก๊าซที่ตรวจวัดได้จาก FSU และเรือลำเลียง LPG เป็นปริมาณที่ใช้ในการคำนวณภาษี
 - กำหนดระเบียบปฏิบัติอื่นๆ (ถ้ามี) ในการดำเนินการ STS
 - **กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม**
 - อนุญาตให้ ปตท. นำ FSU ไปจอดในบริเวณที่เหมาะสมเพื่อดำเนินการทำ STS
 - กรณีที่เรือลำเลียง LPG ที่ใช้ในประเทศไม่สามารถทำ STS ได้ อนุญาตให้นำเรือต่างชาติมาใช้เป็นเรือชายฝั่ง
2. เห็นชอบค่าใช้จ่ายในการเช่าเรือ Refrigerated มาใช้เป็นคลังลอยน้ำ FSU และค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการ โดยมอบหมายให้ สนพ. พิจารณาปรับเพิ่มหลักเกณฑ์การคำนวณอัตราการจัดเก็บราคาก๊าซ LPG จากการนำเข้าเพิ่มเติมให้ครอบคลุมภาระค่าใช้จ่ายและการลงทุนในการดำเนินการนำเข้าโดยการใช้ FSU และการขนถ่ายระหว่างเรือตามที่เกิดขึ้นจริง

เรื่องที่ 2 หลักเกณฑ์การกำหนดราคา ณ โรงกลั่นก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG)

สรุปสาระสำคัญ

1. เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2551 กบง. ได้มีมติเรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาราคาก๊าซ LPG ดังนี้ (1) เห็นชอบให้ขยายเวลาการดำเนินการตามมติ กบง. เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2550 โดยให้คงราคา ณ โรงกลั่นก๊าซ LPG เท่ากับต้นทุนการผลิตจากโรงแยกก๊าซฯ ร้อยละ 95 บวกราคาส่งออกก๊าซ LPG ร้อยละ 5 ของเดือนมีนาคม 2551 ไว้ จนถึงเดือนกรกฎาคม 2551 หลังจากนั้น ให้พิจารณาปรับสูตรราคา ณ โรงกลั่นให้เหมาะสมกับสถานการณ์ (2) เห็นชอบให้รักษาระดับราคาก๊าซ LPG โดยให้คงราคาก๊าซหุงต้มไว้ ณ ระดับราคาตามราคาอิงตลาดโลกในข้อ (1) แต่สำหรับก๊าซ LPG ที่นำไปใช้ในทางอื่นๆ ทั้งหมด ให้ปรับเพิ่มขึ้นตามความเหมาะสมกับสถานการณ์ ทั้งนี้ เพื่อนำเงินที่ได้จากอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ไปชำระหนี้เงินชดเชยการนำเข้าก๊าซ LPG จากต่างประเทศ และลดความต้องการใช้ก๊าซ LPG โดยให้ ธพ. รับไปดำเนินการกำหนดรายละเอียดในหลักเกณฑ์วิธีการปฏิบัติต่อไป (3) เห็นชอบให้จ่ายเงินชดเชยราคาก๊าซ LPG จากการนำเข้าตามปริมาณสัดส่วนที่ขาดตั้งแต่เดือนมีนาคม 2551 เป็นต้นไป (4) มอบหมายให้ ธพ. และสถาบันบริหารกองทุนพลังงาน (สบพน.) ร่วมกันจัดระบบการจ่ายเงินชดเชยสำหรับก๊าซ LPG

ที่นำเข้ามาใช้ในประเทศ รวมทั้งการส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันฯ จากการใช้ก๊าซ LPG ที่มีใช้การใช้ในภาคครัวเรือน โดยให้ ธพ. เป็นผู้รับผิดชอบตรวจสอบ ปริมาณการนำเข้าและปริมาณการใช้ก๊าซ LPG ที่ต้องส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมันฯ ทั้งนี้ให้ สบพ. เป็นผู้รับผิดชอบด้านการจ่ายเงินชดเชย (5) มอบหมายให้ สบพ. รับไปดำเนินการออกประกาศ กบง. เพื่อกำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุน น้ำมันฯ อัตราเงินชดเชยและอัตราเงินกองทุนคืนสำหรับก๊าซ LPG ที่ผลิต จำหน่ายและนำเข้ามาใช้ในประเทศ เพื่อให้มีผลบังคับใช้ต่อไป และ (6) มอบหมายให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน ในฐานะประธาน กบง. เป็นผู้ พิจารณาให้ความเห็นชอบหรืออนุมัติแทน กบง. ตามข้อ (1) ข้อ (2) และข้อ (3) ได้ตามความเหมาะสม

2. คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2552 ได้มีมติให้ชะลอการพิจารณาปรับราคาก๊าซ LPG ออกไปก่อน เนื่องจาก ปัจจุบันราคาน้ำมันอยู่ในระดับต่ำและเศรษฐกิจของประเทศชะลอตัว ซึ่งจะเป็น การบรรเทาผลกระทบต่อประชาชน ทั้งนี้ หากสถานการณ์ราคาน้ำมันได้ เปลี่ยนแปลงไป ให้ สบพ. นำมาพิจารณาในที่ประชุมใหม่อีกครั้ง และ มอบหมายให้ สบพ. ไปพิจารณาแนวทางการชำระเงินชดเชยราคาก๊าซ LPG จากการนำเข้า ต่อมาเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2552 กบง. ได้มีมติดังนี้ (1) เห็นชอบ ให้ยกเลิกมติ กบง. เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2551 ในประเด็น "การปรับเพิ่ม ราคาก๊าซ LPG ที่ใช้ในภาคขนส่งและอุตสาหกรรม เพื่อนำเงินที่ได้จากอัตรา เงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ไปชำระเงินชดเชยการนำเข้าก๊าซ LPG" (2) เห็นชอบให้ใช้เงินจากกองทุนน้ำมันฯ จ่ายเงินชดเชยการนำเข้าก๊าซ LPG ตั้งแต่เดือนมกราคม 2552 เป็นต้นไป ในวงเงินไม่เกินเดือนละ 500 ล้านบาท และมอบหมายให้ ธพ. กรมสรรพสามิต และ สบพ. ร่วมกันจัดระบบการ จ่ายเงินชดเชยสำหรับก๊าซ LPG ที่นำเข้ามาใช้ในประเทศ ทั้งนี้ ในกรณีที่หยุด การจ่ายเงินชดเชยการนำเข้าก๊าซ LPG เกินวงเงินเดือนละ 500 ล้านบาท ให้ สบพ. นำเสนอ กบง. พิจารณาใหม่อีกครั้ง และ (3) มอบหมายให้ สบพ. พิจารณาจ่ายเงินชดเชยสำหรับก๊าซ LPG จากการนำเข้าในปี 2551 เป็น จำนวนเงินประมาณ 7,948 ล้านบาท ระยะเวลาการจ่ายเงินชดเชยภายใน 2 ปี โดยให้ดำเนินการจ่ายเงินชดเชย หลังจากสิ้นสุดมาตรการการใช้เงินกองทุน น้ำมันฯ บรรเทาผลกระทบจากการปรับเพิ่มภาษีสรรพสามิตน้ำมัน

3. เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2552 บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้มีหนังสือถึง กระทรวงพลังงาน เรื่องการปรับราคา ณ โรงกลั่นก๊าซ LPG โดยใช้อัตรา แลกเปลี่ยนลอยตัว โดยที่ผ่านมาผู้ผลิตในประเทศทั้งจากโรงแยกก๊าซ ธรรมชาติและโรงกลั่นน้ำมันต้องแบกรับภาระทั้งจากการกำหนดอัตราแลกเปลี่ยน คงที่ และจากการกำหนดราคา ณ โรงกลั่นในประเทศต่ำกว่าราคาตลาดโลก เป็นจำนวนมาก ทั้งที่ต้องจัดหาวัตถุดิบในราคาสอดคล้องกับราคาตลาดโลก

ปตท. จึงขอให้มีการใช้อัตราแลกเปลี่ยนเป็นระบบลอยตัวโดยใช้ค่าเฉลี่ยในแต่ละเดือนของธนาคารแห่งประเทศไทย ซึ่งทำให้ราคาก๊าซ LPG ณ โรงกลั่น (10.9960 บาท/กก.) เปลี่ยนแปลงขึ้นลงตามอัตราแลกเปลี่ยนที่เปลี่ยนแปลงไป และจะทำให้ราคาขายปลีกก๊าซ LPG เปลี่ยนแปลงขึ้นลงตามอัตราแลกเปลี่ยนด้วย อย่างไรก็ตาม รัฐบาลได้มีนโยบายที่จะไม่ทำให้ราคาขายปลีกก๊าซ LPG เปลี่ยนแปลง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องใช้กองทุนน้ำมันฯ เข้ามาบริหารจัดการ ดังนี้

3.1 กรณี 1 หากอัตราแลกเปลี่ยนโดยเฉลี่ยอยู่ระดับ 33.0453 บาท/เหรียญสหรัฐ จะไม่ส่งผลกระทบต่อกองทุนน้ำมันฯ และรายได้ของผู้ผลิตก๊าซ LPG จะอยู่ที่ระดับเดิม

3.2 กรณี 2 หากอัตราแลกเปลี่ยนโดยเฉลี่ยอยู่ระดับต่ำกว่า 33.0453 บาท/เหรียญสหรัฐ จะทำให้กองทุนน้ำมันฯ มีรายได้จากการจัดเก็บเงินสงเคราะห์กองทุนน้ำมันฯ จากก๊าซ LPG เพิ่มขึ้น แต่ผู้ผลิตก๊าซ LPG จะมีรายได้จากการผลิตก๊าซ LPG ลดลงจากเดิม

3.3 กรณี 3 หากอัตราแลกเปลี่ยนโดยเฉลี่ยอยู่ระดับสูงกว่า 33.0453 บาท/เหรียญสหรัฐ จะทำให้กองทุนน้ำมันฯ ต้องจ่ายเงินชดเชยราคาก๊าซ LPG ส่งผลให้รายได้ของกองทุนน้ำมันฯ ลดลง แต่ผู้ผลิตก๊าซ LPG จะมีรายได้จากการผลิตก๊าซ LPG เพิ่มขึ้นจากเดิม

4. ฝ่ายเลขานุการฯ ได้มีข้อเสนอ ดังนี้ (1) เห็นควรให้คงอัตราแลกเปลี่ยนที่ระดับ 33.0453 บาท/เหรียญสหรัฐ สำหรับใช้คำนวณราคา ก๊าซ LPG ณ โรงกลั่นเหมือนเดิม หรือ (2) เห็นควรให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนลอยตัว โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยย้อนหลัง 1 เดือน สำหรับใช้คำนวณราคาก๊าซ LPG ณ โรงกลั่น ทั้งนี้ ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ กบง. มีมติเห็นชอบเป็นต้นไป

มติของที่ประชุม

1. เห็นชอบให้กำหนดราคาก๊าซ LPG ที่ทำในราชอาณาจักรและนำเข้ามาเพื่อใช้ในราชอาณาจักร อยู่ที่ระดับ 332.7549 เหรียญสหรัฐ/ตัน
2. เห็นชอบให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนลอยตัว สำหรับคำนวณราคาก๊าซ LPG ณ โรงกลั่นในแต่ละเดือน โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยย้อนหลังในเดือนที่ผ่านมา 1 เดือน ของอัตราถัวเฉลี่ยที่ธนาคารพาณิชย์ขายให้ลูกค้าธนาคารทั่วไป ประกาศโดยธนาคารแห่งประเทศไทย
3. เห็นชอบให้รักษาระดับราคาขายส่งหน้าโรงกลั่นสำหรับก๊าซ LPG และราคาขายปลีก LPG ณ คลังก๊าซเท่ากันทั่วประเทศ โดยใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นกลไกในการบริหารจัดการ

4. มอบหมายให้ สนพ. รับไปดำเนินการออกประกาศ กบง. ต่อไป

ทั้งนี้ ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 27 สิงหาคม 2552 เป็นต้นไป

เรื่องที่ 3 การจ่ายเงินชดเชยส่วนต่างของราคาเชื้อเพลิงอื่นที่นำมาใช้ทดแทนก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG)

สรุปสาระสำคัญ

1. เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2551 กบง. ได้มติให้จ่ายชดเชยราคานำเข้าก๊าซ LPG ตามปริมาณส่วนที่ขาด ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2551 เป็นต้นไป ซึ่งในเดือนมีนาคม 2551 ผู้ค้าน้ำมันไม่สามารถนำเข้าก๊าซ LPG ในปริมาณส่วนที่ขาดได้ จึงต้องนำก๊าซ LPG ที่โรงกลั่นน้ำมันใช้เอง (own use) ออกจำหน่าย และให้โรงกลั่นน้ำมันเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงอื่นแทนก๊าซ LPG เช่น ก๊าซธรรมชาติ หรือน้ำมันเตา โดย ธพ. ได้เจรจากับโรงกลั่นซึ่งยินดีให้ความร่วมมือ โดยขอให้ภาครัฐจ่ายเงินชดเชยราคาต้นทุนที่สูงขึ้นจากการใช้เชื้อเพลิงที่นำมาทดแทนก๊าซ LPG ต่อมาเมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2551 กบง. ได้มีมติเห็นชอบการจ่ายชดเชยราคาของเชื้อเพลิงอื่นที่นำมาใช้ทดแทนก๊าซ LPG ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2551 เป็นต้นไป โดยมอบหมายให้ ธพ. และ สนพ. รับไปพิจารณากำหนดแนวทางการจ่ายเงินชดเชยดังกล่าวต่อไป ทั้งนี้ มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ รายงานผลการชดเชยราคาก๊าซ LPG ให้ กบง. ทราบทุกครั้งในการประชุมด้วย
2. เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2551 บริษัท อัลลายแอนซ์ รีไฟน์นิ่ง จำกัด (ARC) (ปัจจุบันแยกเป็น 2 บริษัท คือ บริษัท ปตท. อะโรเมติกส์และการกลั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท สตาร์ปิโตรเลียมรีไฟน์นิ่ง จำกัด) ได้มีหนังสือ ถึง ธพ. เรื่องการขอรับเงินชดเชยจากการนำก๊าซธรรมชาติมาใช้เป็นเชื้อเพลิงแทนก๊าซ LPG เพื่อนำก๊าซ LPG ออกมาจำหน่ายในประเทศ เพื่อบรรเทาปัญหาการขาดแคลน LPG ในประเทศตั้งแต่เดือนมีนาคม 2551 และเพื่อให้เป็นไปตามมติ กบง. เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2551 ธพ. สนพ. และ ARC ได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางการจ่ายเงินชดเชยส่วนต่างของราคาก๊าซธรรมชาติที่นำมาใช้ทดแทนก๊าซ LPG จากการนำก๊าซ LPG ที่ใช้ภายในโรงกลั่น (own use) ออกจำหน่าย ซึ่งสามารถสรุปหลักเกณฑ์การคำนวณได้ดังนี้

$$\text{จำนวนเงินชดเชย} = Q_{\text{lpg}} * (P_{\text{diff}} + DC + T)$$

- โดย Q_{lpg} = ปริมาณก๊าซ LPG ที่จะขอชดเชยจากการนำ LPG ที่ใช้ภายในโรงกลั่นออกมาจำหน่าย คำนวณจาก **ปริมาณการจำหน่าย**

LPG ในประเทศจริง หัก ปริมาณการจำหน่าย LPG ในประเทศ ตามแผน

- P_{diff} = ผลต่างระหว่างราคาก๊าซธรรมชาติและราคา LPG
- DC = ค่าสำรองความต้องการใช้ก๊าซ (Demand Charge)
- T = ค่าขนส่ง LPG ทางเรือจากโรงกลั่นไปยังแหลมฉบัง ซึ่งทางโรงกลั่นต้องรับภาระในการขนส่งไปยังคลังก๊าซ LPG เท่ากับ 485 บาทต่อตัน

3. หลักเกณฑ์การคำนวณตามข้อ 2 สามารถนำมาคำนวณสรุปเงินชดเชยส่วนต่างของราคาก๊าซธรรมชาติที่นำมาใช้ทดแทนก๊าซ LPG ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2551 - สิงหาคม 2551 เป็นจำนวนเงินชดเชยทั้งสิ้น 200,988,012 บาท (เดือนพฤษภาคมและเดือนมิถุนายน 2551 ไม่มีการนำก๊าซ LPG ออกมาจำหน่ายในประเทศ เนื่องจากบริษัทฯ ประสบปัญหา LPG offspec จึงต้องนำไปเผาในกระบวนการกลั่น) และเมื่อเปรียบเทียบจำนวนเงินพบว่าภาระจากการชดเชยจากนำก๊าซธรรมชาติมาเป็นเชื้อเพลิงแทน LPG ในโรงกลั่นน้ำมัน น้อยกว่า ภาระที่จะต้องชดเชยกรณีมีการนำเข้า LPG ได้ถึง 341,011,262 บาท ตามตารางดังนี้

	ปริมาณที่ขอชดเชย (ตัน)	ราคานำเข้า LPG รวมค่าขนส่ง (บาท/ตัน)	ราคา LPG ในประเทศ (บาท/ตัน)	ผลต่างราคา LPG (บาท/ตัน)	มูลค่าชดเชยกรณีมีการนำเข้า (บาท)	มูลค่าชดเชยจากการใช้ NG แทน LPG ในโรงกลั่น (บาท)
มี.ค. 51	6,520	27,390.92	10,995.92	16,395.00	106,895,369	26,405,087
เม.ย. 51	522	27,095.44	10,995.92	16,099.52	8,403,948	2,244,548
ก.ค. 51	11,820	32,547.24	10,995.92	21,551.32	254,736,593	91,492,474
ส.ค. 51	8,511	31,200.76	10,995.92	20,204.84	171,963,364	80,845,904
รวม					541,999,274	200,988,012
ลดภาระการนำเข้า LPG ได้ (บาท)					341,011,262	

หมายเหตุ : ใช้ข้อมูลอัตราแลกเปลี่ยนกลาง (บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ) ในเดือนมีนาคม เมษายน กรกฎาคม และสิงหาคม 2551 ของธนาคารแห่งประเทศไทย

4. ฝ่ายเลขานุการฯ ได้มีข้อเสนอคือ เห็นชอบหลักเกณฑ์การคำนวณปริมาณก๊าซ LPG ที่จะนำมาคำนวณเงินชดเชยและหลักเกณฑ์การคำนวณเงินชดเชยจากการนำก๊าซธรรมชาติเข้ามาใช้เป็นเชื้อเพลิงแทน LPG ตามข้อ 2 และ 3 และเห็นควรอนุมัติค่าใช้จ่ายจากกองทุนน้ำมันฯ สำหรับการจ่ายเงินชดเชยส่วนต่างของราคาเชื้อเพลิงอื่นที่นำมาใช้ทดแทนก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) ตาม

ข้อ 3 จำนวน 200,988,012 บาท โดยแบ่งเป็นบริษัท ปตท. อะโรเมติกส์และการกลั่น จำกัด (มหาชน) จำนวน 100,494,006 บาท และบริษัท สตาร์ ปิโตรเลียมรีไฟน์นิ่ง จำกัด จำนวน 100,494,006 บาท

มติของที่ประชุม

1. เห็นชอบหลักเกณฑ์การคำนวณปริมาณก๊าซ LPG ที่จะนำมาคำนวณเงินชดเชยและหลักเกณฑ์การคำนวณเงินชดเชยจากการนำก๊าซธรรมชาติเข้ามาใช้เป็นเชื้อเพลิงแทน LPG ซึ่งสามารถสรุปหลักเกณฑ์การคำนวณได้ดังนี้

$$\text{จำนวนเงินชดเชย} = Q_{\text{lpg}} * (P_{\text{diff}} + \text{DC} + T)$$

- โดย Q_{lpg} = ปริมาณก๊าซ LPG ที่จะขอชดเชยจากการนำ LPG ที่ใช้ในโรงกลั่นออกมาจำหน่าย คำนวณจาก **ปริมาณการจำหน่าย LPG ในประเทศจริง** หัก **ปริมาณการจำหน่าย LPG ในประเทศตามแผน**
 - P_{diff} = ผลต่างระหว่างราคาก๊าซธรรมชาติและราคา LPG
 - DC = ค่าสำรองความต้องการใช้ก๊าซ (Demand Charge)
 - T = ค่าขนส่ง LPG ทางเรือจากโรงกลั่นไปยังแหลมฉบัง ซึ่งทางโรงกลั่นต้องรับภาระในการขนส่งไปยังคลังก๊าซ LPG เท่ากับ 485 บาทต่อตัน
2. อนุมัติเงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการจ่ายเงินชดเชยส่วนต่างของราคาเชื้อเพลิงอื่นที่นำมาใช้ทดแทนก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) จำนวน 200,988,012 บาท (สองร้อยล้านเก้าแสนแปดหมื่นแปดพันสี่บาทถ้วน) โดยแบ่งเป็นบริษัท ปตท. อะโรเมติกส์และการกลั่น จำกัด (มหาชน) จำนวน 100,494,006 บาท (หนึ่งร้อยล้านสี่แสนเก้าหมื่นสี่พันหกบาทถ้วน) และบริษัท สตาร์ปิโตรเลียมรีไฟน์นิ่ง จำกัด จำนวน 100,494,006 บาท (หนึ่งร้อยล้านสี่แสนเก้าหมื่นสี่พันหกบาทถ้วน)

เรื่องที่ 4 แผนงานการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซล 91 กับรถจักรยานยนต์

สรุปสาระสำคัญ

1. เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2552 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้พลังงานทดแทนเป็นวาระแห่งชาติ และกระทรวงพลังงานได้มอบหมายให้ สนพ. ดำเนินโครงการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซลอลอย่างต่อเนื่อง โดยมีเป้าประสงค์เพื่อเพิ่มปริมาณการใช้เอทานอล โดย สนพ. ได้ดำเนินโครงการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซลอลตั้งแต่ปี 2550 เพื่อส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซลอลในรถยนต์ ยังผลให้เดือนมกราคม 2552 ปริมาณการใช้เอทานอลเพิ่มเป็น 1.27 ล้านลิตร/วัน ต่อมาเดือนมิถุนายน 2552 สนพ. ได้ดำเนินโครงการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซลอล 91 กับรถจักรยานยนต์ 4 จังหวะ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรณรงค์ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 4 จังหวะที่ใช้น้ำมันเบนซิน 91 และน้ำมันแก๊สโซลอล 95 เปลี่ยนทัศนคติมาใช้น้ำมันแก๊สโซลอล 91

2. เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2552 สนพ. ได้ว่าจ้าง บริษัท จีเอ็มเอ็ม มีเดีย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซลอล 91 กับรถจักรยานยนต์ ในวงเงิน 19 ล้านบาท โดยมีแนวทางประชาสัมพันธ์ ดังนี้ 1) ภาคประชาชน : เพื่อรณรงค์ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 4 จังหวะ หันมาใช้น้ำมันแก๊สโซลอล 91 โดยประชาสัมพันธ์ให้รับทราบข้อดีของการใช้น้ำมันแก๊สโซลอล 91 2) ภาคผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง : เพื่อสร้างความมั่นใจต่อกลุ่มเป้าหมาย และ 3) ผู้เชี่ยวชาญด้านยานยนต์ : เพื่อร่วมสร้างความมั่นใจและต่อย้ำ ให้กลุ่มเป้าหมายเชื่อมั่นว่าการใช้น้ำมันแก๊สโซลอล 91 กับรถจักรยานยนต์ 4 จังหวะ ไม่มีผลกระทบต่อเครื่องยนต์

3. ปัจจุบัน บริษัท จีเอ็มเอ็ม มีเดีย จำกัด (มหาชน) อยู่ระหว่างดำเนินงานในโครงการ โดยแบ่งเป็น 1) แผนงานประชาสัมพันธ์และกิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว ได้แก่ การผลิต และเผยแพร่ภาพยนตร์ประชาสัมพันธ์ ชุด "2 ล้อหน้าใส หัวใจโซลอล" การผลิต Standee 500 ชิ้น และอยู่ระหว่างกระจายไปยังร้านจักรยานยนต์ทั่วประเทศ การผลิตและติดตั้งป้ายคัทเอาท์หน้า สนพ. จำนวน 2 ป้าย การผลิตของที่ระลึกโครงการ 30,700 ชิ้น และการจัดกิจกรรมแถลงข่าวเปิดตัวโครงการฯ (Press Preview) โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานเป็นประธาน รวมทั้งการจัดกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซลอล 91 กับรถจักรยานยนต์ และคอนเสิร์ตศิลปินที่ จ.นครราชสีมา 2) แผนงานประชาสัมพันธ์และกิจกรรมที่อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการ ได้แก่ สัมภาษณ์ผู้บริหารผ่านสื่อโทรทัศน์ 1 ครั้ง ผ่านสื่อวิทยุ 4 ครั้ง และสัมภาษณ์ผู้บริหารผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ 4 ครั้ง

4. สนพ. ได้จัดทำ "แผนงานการประชาสัมพันธ์น้ำมันแก๊สโซลอล 91 กับรถจักรยานยนต์ 4 จังหวะ (ต่อเนื่อง) โดยขอรับเงินสนับสนุนจากเงินกองทุนน้ำมันฯ ในวงเงิน 21,000,000 บาท มีวัตถุประสงค์เพื่อเร่งสร้างการจดจำ และต่อย้ำ

ความมั่นใจในการใช้น้ำมันแก๊สโซล 91 กับรถจักรยานยนต์ 4 จังหวะ ตลอดจนนำแนวคิด Music Marketing สานต่อกิจกรรมรณรงค์ในรูปแบบ คอนเสิร์ตไปยังกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 4 จังหวะ ให้เกิดการสร้างกระแส การใช้น้ำมันแก๊สโซลกับกลุ่มเป้าหมาย ตลอดจนให้ความรู้ ความเข้าใจใน น้ำมันแก๊สโซล 91 ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ มีระยะเวลาดำเนินการ 6 เดือน จะดำเนินการดังนี้ (1) ชื่อเวลารายการโทรทัศน์ ช่อง 3 5 7 9 และ NBT เพื่อนำภาพยนตร์ประชาสัมพันธ์เผยแพร่เพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง (งบประมาณ 10.5 ล้านบาท) (2) จัดกิจกรรมรณรงค์ในรูปแบบคอนเสิร์ต 4 จังหวัดที่มี ปริมาณรถจักรยานยนต์ 4 จังหวะ จำนวนมาก (งบประมาณ 10 ล้านบาท) และ (3) ดำเนินงานด้านสื่อมวลชนสัมพันธ์ อาทิ จัดสัมมนาผู้บริหารผ่านสื่อ โทรทัศน์ วิทยุ และสื่อสิ่งพิมพ์อย่างเหมาะสม (งบประมาณ 0.5 ล้านบาท)

มติของที่ประชุม

อนุมัติเงินสนับสนุนจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง งบค่าใช้จ่ายอื่น ปีงบประมาณ 2552 ให้สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ในการดำเนินโครงการ ประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซล 91 กับรถจักรยานยนต์ 4 จังหวะ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 21,000,000 บาท (ยี่สิบเอ็ดล้านบาทถ้วน) ระยะเวลาดำเนินการ 6 เดือน นับจากวันลงนามในสัญญา

เรื่องที่ 5 แนวทางการส่งเสริมการแปรรูปจากขยะพลาสติกเป็นน้ำมัน เชื้อเพลิง

สรุปสาระสำคัญ

1. แนวคิดหลักในการจัดการขยะโดยทั่วไป ได้แก่ ทำการฝังกลบแบบถูกหลัก สุขาภิบาล (Sanitary Landfill) การคัดแยกเพื่อแปรสภาพขยะอินทรีย์เป็นปุ๋ย หมัก (Organic Fertilizer) การคัดแยกเพื่อแปรสภาพขยะเป็นเชื้อเพลิง (Turn Waste into Energy) การคัดแยกเพื่อนำวัสดุไปแปรรูปในกระบวนการรีไซเคิล (Recycle) และการใช้เตาเผา (Incineration) ซึ่งแต่ละวิธีมีข้อดีและข้อจำกัด แตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมด้านต่างๆ อาทิ ประเภทของขยะ สถานที่ ที่ใช้ในการจัดการขยะ ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และความพร้อม ด้านการลงทุน แต่ปรากฏว่ามีขยะประเภทพลาสติกค้างอยู่เป็นจำนวน มากกว่าร้อยละ 30 ของปริมาณขยะที่ต้องนำไปฝังกลบ

2. กระทรวงพลังงานได้สนับสนุนการแปรรูปขยะเป็นพลังงาน ในรูปแบบการ กำหนดส่วนเพิ่มราคารับซื้อไฟฟ้า (Adder) จากผู้ผลิตไฟฟ้าที่ใช้ขยะเป็น

เชื้อเพลิงแล้ว อัตรา 2.50 บาท/หน่วย โดยที่ยังมีปัญหาทางด้านขยะ ด้านการจัดหาพลังงานทดแทนน้ำมัน และต้นทุนที่แท้จริง รวมถึงความคุ้มค่าการลงทุนทั้งทางเศรษฐศาสตร์ สังคมและสิ่งแวดล้อม สนพ. จึงเห็นควรเปิดโอกาสให้หน่วยงานต่างๆ สถาบันการศึกษา หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในแต่ละจังหวัด ยื่นข้อเสนอขอรับการสนับสนุนจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ภายใต้ "โครงการส่งเสริมการแปรรูปจากขยะเป็นน้ำมัน" ที่เป็นการเผาในภาวะไร้อากาศจนได้น้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลว โดยมีการใช้ขยะพลาสติกเป็นวัตถุดิบ โดยมีแนวทางการส่งเสริม ดังนี้ (1) การกำหนดส่วนเพิ่ม (Adder) ราคาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตได้จากการแปรรูปจากขยะเป็นมาตรการจูงใจด้านราคาแก่ผู้สนใจลงทุนแปรรูปจากขยะเป็นน้ำมันเชื้อเพลิง และ (2) การสนับสนุนงานศึกษาวิจัยพัฒนาและสาธิต "โครงการส่งเสริมการแปรรูปจากขยะเป็นน้ำมันเชื้อเพลิง" เพื่อเป็นโครงการนำร่อง

3. สำหรับเทคโนโลยีการแปรรูปขยะเป็นน้ำมันเชื้อเพลิง ได้แก่ 1) กระบวนการแปรรูปขยะพลาสติกให้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิง โดยการสลายโครงสร้างโมเลกุลพลาสติกที่อุณหภูมิสูง (Depolymerization) มีเทคโนโลยีที่ใช้ในต่างประเทศ 5 เทคโนโลยี คือ Pyrolysis Depolymerization, Thermal Depolymerization, Catalytic Depolymerization, Patented Fractional Depolymerization และ Thermo fuel System ซึ่งเทคโนโลยีที่มีโอกาสจะพัฒนาได้มากที่สุด คือ Pyrolysis Depolymerization เนื่องจากมีขั้นตอนที่ซับซ้อนน้อย และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่ำ รวมทั้งลงทุนน้อยที่สุด ด้วยระบบการทำงานที่อุณหภูมิและความดันต่ำ 2) ระบบการแปรรูปขยะพลาสติกเป็นน้ำมัน ประกอบด้วย ระบบ Front End สำหรับจัดการขยะ คัดแยกและทำการผลิตเป็น RDF (การผลิตเชื้อเพลิงขยะจากขยะพลาสติก : Refuse Derived Fuel) และระบบเตาปฏิกรณ์แปรรูปพลาสติกเป็นน้ำมันเชื้อเพลิง (Pyrolysis Depolymerization)

4. เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2551 คณะอนุกรรมการกองทุนอนุรักษ์ฯ ได้มีมติเรื่อง "โครงการส่งเสริมการแปรรูปจากขยะเป็นน้ำมัน" โดยเห็นชอบการกำหนดส่วนเพิ่ม (Adder) ราคาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตได้จากการแปรรูปจากขยะ โดย 1) เห็นควรเพิ่มแรงจูงใจให้กับหน่วยงานและองค์กรต่างๆ โดยนำเงินกองทุนน้ำมันฯ มาอุดหนุนราคาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตได้จากการแปรรูปจากขยะ 2) จากการประเมินเงินลงทุนการแปรรูปขยะเป็นน้ำมัน พบว่ามีค่าลงทุนประมาณ 100 ล้านบาท หากจำหน่ายน้ำมันที่ผลิตได้ในราคา 22 บาท/ลิตร จะมีระยะเวลาคืนทุนไม่เกิน 5 ปี (ราคาน้ำมันดิบในวันที่ 14 มกราคม 2551 อยู่ที่ 86.92 เหรียญสหรัฐ/บาร์เรล หรือ 18.18 บาท/ลิตร อัตราแลกเปลี่ยน 33.2618 บาท/เหรียญสหรัฐฯ) 3) หลักเกณฑ์การคำนวณเงินอุดหนุนราคาน้ำมันที่ได้จากการแปรรูปขยะ ใช้ราคาน้ำมันดิบดูไบเป็นเกณฑ์ ซึ่งปัจจุบันมีราคา

18.18 บาท/ลิตร เมื่อเทียบกับราคาน้ำมันที่ได้จากการแปรรูปขยะ อัตราเงินอุดหนุนหรือเงินส่วนเพิ่มควรเริ่มตั้งแต่ 4 บาท/ลิตร ขึ้นไป แต่เพื่อเพิ่มแรงจูงใจในช่วงแรกและช่วยบรรเทาภาวะความเสี่ยงในการลงทุนด้านเทคโนโลยีและคุณภาพน้ำมันที่จะได้รับ เห็นควรกำหนดราคาส่วนเพิ่มที่อัตรา 7 บาท/ลิตร ซึ่งจะทำให้ระยะเวลาคืนทุนลดลงเหลือ 4 ปี และ 4) มอบหมายให้ สนพ. เสนอ กบง. ขอความเห็นชอบการกำหนดอัตราเงินอุดหนุนราคาน้ำมันดิบให้โรงกลั่นที่รับซื้อน้ำมันดิบที่ผลิตได้จากการแปรรูปขยะ โดยใช้เงินจากกองทุนน้ำมันฯ ในอัตรา 7 บาท/ลิตร เป็นระยะเวลา 5 ปี โดยน้ำมันดิบที่โรงกลั่นรับซื้อและขอเงินอุดหนุนต้องมีคุณภาพไม่ต่ำกว่าคุณภาพน้ำมันดิบดูไบ และให้ สนพ. ออกประกาศ กบง. กำหนดอัตราเงินอุดหนุนราคาน้ำมันดิบที่ผลิตได้จากการแปรรูปขยะ

5. เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2551 กบง. ได้เห็นชอบแนวทางการส่งเสริมการแปรรูปขยะเป็นน้ำมัน และให้มีการจ่ายเงินชดเชยราคาน้ำมันให้แก่โรงกลั่นน้ำมันที่รับซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตได้จากการแปรรูปขยะ ในอัตราไม่เกิน 7 บาท/ลิตร เป็นระยะเวลา 5 ปี แต่เนื่องจากนิยามคำว่า "น้ำมันเชื้อเพลิง" ตามข้อ 2 ของคำสั่งนายกรัฐมนตรี ที่ 4/2547 เรื่อง กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง ไม่ได้หมายความรวมถึงน้ำมันที่ผลิตได้จากการแปรรูปขยะ ดังนั้น เพื่อให้สามารถจ่ายเงินชดเชยราคาน้ำมันที่ผลิตได้จากการแปรรูปขยะ กบง. จึงมีมติเห็นชอบให้นำเสนอนายกรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาออกคำสั่งนายกรัฐมนตรีแก้ไขเพิ่มเติมคำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ 4/2547 เรื่อง กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง แต่เนื่องจากการเปลี่ยนรัฐบาล จึงยังมีได้ดำเนินการแก้ไขนิยามคำว่า "น้ำมันเชื้อเพลิง" ในคำสั่งนายกรัฐมนตรี จึงทำให้กองทุนน้ำมันฯ ไม่สามารถจ่ายเงินชดเชยให้แก่ผู้ผลิตน้ำมันจากขยะได้

6. จากหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราเงินชดเชยราคาน้ำมันให้แก่โรงกลั่นน้ำมันที่รับซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตได้จากการแปรรูปขยะในอัตราไม่เกิน 7 บาท/ลิตร ราคาน้ำมันดิบต้องไม่ต่ำกว่า 85 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล น้ำมันที่ผลิตได้จากการแปรรูปขยะจึงจะสามารถแข่งขันได้ แต่ราคาน้ำมันได้เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และอยู่ในระดับต่ำ ต่อมาเมื่อวันที่ 23 เมษายน 2552 สนพ. ได้พิจารณาเรื่อง นโยบายการกำหนดส่วนเพิ่ม (adder) ราคาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตได้จากการแปรรูปขยะ โดยพิจารณาทบทวนต้นทุนการผลิตน้ำมันจากขยะ และหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราเงินชดเชยให้แก่โรงกลั่นน้ำมันที่รับซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตได้จากขยะ ซึ่งสรุปค่าใช้จ่ายในการลงทุนและการดำเนินการ ประกอบด้วย 1) เงินลงทุนรวม 8.00 ล้านบาท/ตันขยะพลาสติก ได้แก่ เงินลงทุนระบบแปรรูป 5.60 ล้านบาท/ตัน และเงินลงทุนระบบคัดแยก 2.40 ล้านบาท/ตัน และ 2) ค่าใช้จ่ายดำเนินการ 1.45 ล้าน

บาท/ตัน/ปี ซึ่งได้แก่ ค่าคัดแยกขยะ ค่า Catalyst ค่าพลังงาน และค่าแรงงาน เป็นต้น และจากค่าใช้จ่ายในการลงทุนและการดำเนินการดังกล่าว ในอัตราดอกเบี้ยที่ร้อยละ 6.5 ระยะเวลาโครงการ 15 ปี และความสามารถผลิตน้ำมันจากขยะพลาสติกได้ 0.225 ล้านลิตร/ตัน/ปี (ประสิทธิภาพร้อยละ 60 และความหนาแน่น 0.8) สามารถคำนวณต้นทุนในการผลิตน้ำมันจากขยะตามกรณีต่างๆ ได้ดังนี้

หน่วย : บาท/ลิตร

กรณี ระยะเวลา	ต้นทุน การ ผลิต	ต้นทุนการผลิตรวมค่าขยะ (บาท/ตัน)				
		1,000	2,000	5,000	6,000	10,000
คืนทุน 15 ปี	10.230	11.564	12.897	16.897	18.231	23.564
คืนทุน 6 ปี	13.711	15.044	16.378	20.378	21.711	27.044
คืนทุน 5 ปี	14.909	16.242	17.575	21.575	22.909	28.242
คืนทุน 4 ปี	16.711	18.044	19.378	23.378	24.711	30.044

จากตารางข้างต้นพบว่า ระดับราคาขยะพลาสติกมีผลต่อการคำนวณต้นทุนน้ำมันจากขยะพลาสติกค่อนข้างมาก จากการสำรวจราคาขยะพลาสติกที่ซื้อขายสำหรับรีไซเคิลอยู่ที่ 5,000-6,000 บาท/ตัน (5-6 บาท/กิโลกรัม) อย่างไรก็ตาม ราคาขยะพลาสติกที่เหมาะสมไม่ควรเกิน 2,000 บาท/ตัน เนื่องจากเป็นระดับราคาของการจัดการขยะพลาสติกจากหลุมฝังกลบและไม่กระทบต่อกระบวนการรีไซเคิล ทั้งนี้หากกำหนดระยะเวลาการสนับสนุน 5 ปี โดยคิดราคาขยะที่ระดับ 2,000 บาท/ตันขยะพลาสติก พบว่าต้นทุนน้ำมันจากขยะพลาสติกที่ควรนำมาใช้กำหนดโครงสร้าง **ไม่ควรเกิน 18 บาท/ลิตร**

7. ฝ่ายเลขานุการฯ จึงขอเสนอว่า 1) เห็นควรให้มีการกำหนดหลักเกณฑ์การคำนวณอัตราเงินชดเชยให้แก่โรงกลั่นที่รับซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตได้จากการแปรรูปขยะ โดยให้ อัตราเงินชดเชย เท่ากับ 18 ลบด้วย ราคาน้ำมันดิบ (บาท/ลิตร) โดยที่ใช้อัตราแลกเปลี่ยนตัวเฉลี่ยเดือนก่อนหน้าทีประกาศโดยธนาคารแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ หากราคาน้ำมันดิบดูไบสูงกว่า 18 บาท/ลิตร จะไม่มีการชดเชย โดยมีระยะเวลาการชดเชย 5 ปี 2) ให้จำหน่ายให้เฉพาะโรงกลั่นน้ำมัน เพื่อป้องกันการรั่วไหล โดยมอบหมายให้ สนพ. ธพ. ผู้ผลิตน้ำมันจากขยะ และโรงกลั่นน้ำมันที่รับซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตได้จากการแปรรูปขยะ รับผิดชอบดูแลเพื่อมิให้จำหน่ายผิดประเภท และ 3) ขอความเห็นชอบร่างคำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ .../2552 เรื่อง กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้สามารถจ่ายเงินชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่ โรงกลั่นน้ำมันที่รับซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตได้จากการแปรรูป

ขยะ โดยมอบหมายให้ สนพ. รับผิดชอบดำเนินการแก้ไขคำสั่งนายกรัฐมนตรีดังกล่าวต่อไป

มติของที่ประชุม

1. เห็นชอบหลักเกณฑ์การคำนวณอัตราเงินชดเชยให้แก่โรงกลั่นที่รับซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตได้จากการแปรรูปขยะ ดังนี้

อัตราเงินชดเชย = 18 - ราคาน้ำมันดิบ

- โดยที่ อัตราเงินชดเชย = อัตราเงินชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่โรงกลั่นน้ำมันที่รับซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตได้จากการแปรรูปขยะ (บาท/ลิตร)
- น้ำมันดิบ = ราคา FOB ของน้ำมันดิบดูไบเฉลี่ยเดือนก่อนหน้า (บาท/ลิตร)
- อัตราแลกเปลี่ยน = อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยเดือนก่อนหน้าที่ประกาศโดยธนาคารแห่งประเทศไทย (บาท/เหรียญสหรัฐ)

ทั้งนี้หากราคาน้ำมันดิบดูไบสูงกว่า 18 บาท/ลิตร จะไม่มีการชดเชย โดยมีระยะเวลาการชดเชย 5 ปี

2. ให้จำหน่ายให้เฉพาะโรงกลั่นน้ำมัน เพื่อป้องกันการรั่วไหล โดยมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กรมธุรกิจพลังงาน ผู้ผลิตน้ำมันจากขยะ และโรงกลั่นน้ำมันที่รับซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตได้จากการแปรรูปขยะ รับผิดชอบการรายละเอียดคุณภาพน้ำมันจากขยะ เพื่อใช้ในการซื้อขาย และการกำกับดูแลเพื่อมิให้จำหน่ายผิดประเภท
3. เห็นชอบร่างคำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ .../2552 เรื่อง กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้สามารถจ่ายเงินชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่ โรงกลั่นน้ำมันที่รับซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผลิตได้จากการแปรรูปขยะ โดยให้รอผลการพิจารณา เรื่อง หลักเกณฑ์การกำหนดโครงสร้าง NGV เพื่อจะได้แก้ไขนิยามคำว่า "น้ำมันเชื้อเพลิง" ไปในคราวเดียวกัน และมอบหมายให้ สนพ. รับผิดชอบดำเนินการแก้ไขคำสั่งนายกรัฐมนตรีดังกล่าวต่อไป

เรื่องที่ 6 เกณฑ์ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ประจำปีบัญชี 2552

สรุปสาระสำคัญ

1. คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2546 เห็นชอบให้หน่วยงานต่างๆ ที่มีเงินนอกงบประมาณถือปฏิบัติตามมาตราการกำกับดูแลเงินนอกงบประมาณตามที่กระทรวงการคลังเสนออย่างเคร่งครัด ซึ่งรวมถึงการนำระบบประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียนที่เป็นมาตรฐานสากล และมีการกำหนดตัวชี้วัดการดำเนินงาน (KPI) มาใช้เพื่อวัดประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานของทุนหมุนเวียนด้วย ทั้งนี้ กรมบัญชีกลางได้พิจารณาเห็นชอบให้ทุนหมุนเวียนที่อยู่ในกำกับของกระทรวงพลังงาน คือ กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าสู่ระบบประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียนตั้งแต่ปีบัญชี 2551 เป็นต้นไป

2. ในปี 2551 บริษัท ทริส คอร์ปอเรชั่น จำกัด (ทริส) ร่วมกับกรมบัญชีกลางได้ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนน้ำมันฯ เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี โดยได้ติดตามและประเมินผลเฉพาะที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการในส่วนของการรับและจ่ายของกองทุนน้ำมันฯ ที่มี สบพ. เป็นผู้รับผิดชอบเท่านั้น ต่อมาคณะกรรมการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียนได้พิจารณาผลการประเมินการใช้จ่ายเงินของกองทุนน้ำมันฯ ในปีงบประมาณ 2551 แล้วได้มีความเห็นว่า ควรประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนน้ำมันฯ ในส่วนที่เกี่ยวกับด้านนโยบายบริหารกองทุนน้ำมันฯ ที่มี กบง. เป็นผู้กำกับดูแลด้วย

3. เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2552 กรมบัญชีกลางได้มีหนังสือถึง สบพ. แจ้งว่า กองทุนน้ำมันฯ ได้เข้าสู่ระบบประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียนของกรมบัญชีกลาง ประจำปีบัญชี 2552 พร้อมทั้งได้จัดส่งบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี 2552 ระหว่างกระทรวงการคลังกับกองทุนน้ำมันฯ มาให้ และขอให้นำเสนอผู้มีอำนาจลงนามในบันทึกข้อตกลงดังกล่าว

4. เกณฑ์วัดผลการดำเนินงานประกอบด้วย 4 ส่วน ได้แก่ 1) ผลการดำเนินงานด้านการเงิน ประกอบด้วย 3 ตัวชี้วัดย่อย ได้แก่ ร้อยละของการจัดหาเงินได้ตามความต้องการของกองทุนฯ ร้อยละของหนี้ค้างชำระเงินขาดเขตผลลด และอัตราผลตอบแทนจากการบริหารเงินฝากของกองทุนฯ 2) ผลการดำเนินงานด้านปฏิบัติการ ตัวชี้วัด คือ ระยะเวลาในการจ่ายเงินให้แก่ผู้เบิกเงินกองทุนฯ 3) การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตัวชี้วัด คือ ร้อยละของระดับความพึงพอใจของผู้รับบริการ และ 4) การบริหารพัฒนาทุนหมุนเวียน ประกอบด้วย 4 ตัวชี้วัดย่อย ได้แก่ ระดับรายละเอียดของข้อมูลเงินส่งเข้ากองทุนฯ ร้อยละของบุคลากรที่เข้าร่วมพัฒนาบุคลากรตามแผนได้อย่าง

น้อย 6 หลักสูตร ร้อยละของบุคลากรที่ผ่านเกณฑ์การประเมินผลการพัฒนาบุคลากรตามที่กำหนดไว้ และบทบาทของผู้บริหารกองทุนฯ

5. การประเมินบทบาทและการทำหน้าที่ของผู้บริหารกองทุนน้ำมันฯ ประกอบด้วย คณะกรรมการฯ 2 คณะ คือ กบง. และคณะอนุกรรมการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (อบน.) ซึ่งพิจารณาจาก 2 ตัวชี้วัดย่อย ดังนี้ 1) บทบาทของคณะกรรมการฯ จากการดำเนินการ 2 กิจกรรม ภายในปีบัญชี 2552 ประกอบด้วย ร้อยละของจำนวนการประชุมคณะกรรมการฯ และมีมติที่เป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการ และบทบาทของคณะกรรมการฯ ในการกำกับดูแลให้เป็นไปตามมติของคณะกรรมการฯ ภายในปีบัญชี 2552 ให้มีการรายงานเป็นระยะๆ ตามความเหมาะสม และ 2) บทบาทของคณะกรรมการฯ 2 คณะ ในด้านการกำกับดูแล โดยพิจารณาจากร้อยละของการดำเนินงานตามมติของที่ประชุม ที่มอบหมายให้ดำเนินการในปีบัญชี 2552

6. เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2552 อบน. ได้มีมติเห็นชอบเกณฑ์ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ประจำปีบัญชี 2552 และเห็นชอบให้ฝ่ายเลขานุการฯ นำเกณฑ์ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ประจำปีบัญชี 2552 เสนอ กบง. เพื่อพิจารณาต่อไป ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้ประสานกับกรมบัญชีกลาง เพื่อปรับแก้เกณฑ์ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนน้ำมันฯ ประจำปีบัญชี 2552 ตามข้อคิดเห็นของ อบน. ในส่วนตัวชี้วัดที่ 4.2 และ 4.3 เรื่อง ร้อยละของบุคลากรที่เข้าร่วมพัฒนาบุคลากรและผ่านเกณฑ์การประเมินผลการพัฒนาตามที่กำหนด โดยในปีบัญชี 2552 ให้ดำเนินการเฉพาะในส่วนบุคลากรของ สบพน. และ อบน. ได้มีข้อคิดเห็นว่าในปีต่อไป ควรมีการพิจารณาเกณฑ์การประเมินผลของกองทุนน้ำมันฯ โดยการหารือร่วมกันทุกฝ่ายก่อน หรือจัดตั้งเป็นคณะทำงานขึ้นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สนพ. สบพน. และกรมบัญชีกลาง เพื่อพิจารณาเกณฑ์ประเมินผลที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์กองทุนน้ำมันฯ ต่อไป

7. ฝ่ายเลขานุการฯ ได้มีข้อเสนอ ดังนี้ เห็นชอบเกณฑ์ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ประจำปีบัญชี 2552 และให้ฝ่ายเลขานุการฯ นำบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี 2552 ระหว่างกระทรวงการคลังกับกองทุนน้ำมันฯ เสนอประธาน กบง. ลงนามต่อไป และ เห็นชอบร่างคำสั่งคณะทำงานจัดทำบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

มติของที่ประชุม

1. เห็นชอบเกณฑ์ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ประจำปีบัญชี 2552 และให้ฝ่ายเลขานุการฯ นำบันทึกข้อตกลงการ

- ประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี 2552 ระหว่าง
กระทรวงการคลังกับกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเสนอประธาน
กรรมการบริหารนโยบายพลังงานลงนามต่อไป
2. เห็นชอบร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำบันทึกข้อตกลงการ
ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

เรื่องที่ 7 สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

สรุปสาระสำคัญ

1. ราคาน้ำมันดิบดูไบและเวสต์ เท็กซัส เฉลี่ยในช่วงวันที่ 1-24 สิงหาคม 2552 อยู่ที่ระดับ 71.46 และ 70.87 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล ปรับตัวเพิ่มขึ้น จากเดือนที่แล้ว 6.64 และ 6.77 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล ตามลำดับ จากเงินดอลลาร์สหรัฐฯ อ่อนค่าลงอยู่ที่ 1.416 เหรียญสหรัฐฯ/ยูโร และรัฐมนตรีน้ำมัน เยเมน รายงานปริมาณการผลิตน้ำมันดิบในปี 2552 จะเฉลี่ยที่ระดับ 287,000 บาร์เรล/วัน ลดลง ร้อยละ 4.3 จากปี 2551 ส่วนราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 92 และน้ำมันดีเซล เฉลี่ยในช่วงวันที่ 1-24 สิงหาคม 2552 อยู่ที่ระดับ 82.39, 80.40 และ 79.15 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล ตามลำดับ โดยปรับตัว เพิ่มขึ้นจากเดือนที่แล้ว 9.56, 9.55 และ 8.07 เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล ตาม ราคาน้ำมันดิบและบริษัทน้ำมันแห่งชาติของอิหร่านนำเข้าน้ำมันเบนซินปริมาณ 4.43 ล้านบาร์เรล (147,000 บาร์เรล/วัน) ส่งมอบเดือนกันยายน 2552 ประกอบด้วยโรงกลั่น 16 แห่งในประเทศจีนมีแผนลดอัตราการผลิตในเดือน สิงหาคม 2552 มาอยู่ที่ร้อยละ 88.6 จากระดับร้อยละ 90.4 ในเดือนกรกฎาคม 2552 ก่อนปิดซ่อมบำรุง รวมทั้งโรงกลั่น Balongan (125,000 บาร์เรล/วัน) ของ Pertamina ของอินโดนีเซีย ขยายเวลาซ่อมแซมถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2552
2. จากมติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2552 ได้มีมติให้ปรับราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ลง 2.00 บาท/ลิตร และดีเซลหมุนเร็ว B5 ลง 0.40 บาท/ลิตร ณ วันที่ 14 สิงหาคม 2552 จากมาตรการดังกล่าวและสถานการณ์ราคาน้ำมัน ทำให้ราคาขายปลีก น้ำมันเบนซิน 95, 91, แก๊สโซฮอล์ 95 E10, E20, แก๊สโซฮอล์ 91 ปรับตัว เพิ่มขึ้น 1.60 บาท/ลิตร, แก๊สโซฮอล์ 95 E85 เพิ่มขึ้น 0.80 บาท/ลิตร, ดีเซล หมุนเร็ว B5 เพิ่มขึ้น 1.20 บาท/ ลิตร ส่วนดีเซลหมุนเร็ว ลดลง 0.40 บาท/ ลิตร ทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91, แก๊สโซฮอล์ 95 E10, E20, E85, แก๊สโซฮอล์ 91, ดีเซลหมุนเร็วและดีเซลหมุนเร็ว B5 ณ วันที่ 25

สิงหาคม 2552 อยู่ที่ระดับ 41.34, 35.74, 32.14, 29.84, 22.72, 31.34, 27.69 และ 26.49 บาท/ลิตร ตามลำดับ

3. สถานการณ์ก๊าซ LPG เดือนสิงหาคม 2552 ราคาก๊าซ LPG ในตลาดโลกปรับตัวลดลง 14 เหรียญสหรัฐ/ตัน มาอยู่ที่ระดับ 502.00 เหรียญสหรัฐ/ตัน ปรับตัวลดลงตามราคาน้ำมันดิบและ Arbitrage ส่งออก LPG จากตะวันออกกลางไปยุโรปปิด จากการคาดการณ์ราคาก๊าซ LPG ตลาดโลกในช่วงเดือนกันยายน 2552 คาดว่าจะอยู่ที่ระดับ 545 - 555 เหรียญสหรัฐ/ตัน เนื่องจากผู้ผลิตปิโตรเคมีในเอเชียเหนือ เช่น จีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น มีความต้องการก๊าซ LPG เพื่อใช้ในการผลิตมากขึ้นเนื่องจากความแตกต่างของราคาแนฟทา กับ LPG สูงขึ้น ราคาก๊าซ LPG ณ โรงกลั่นในประเทศอยู่ที่ระดับ 10.9960 บาท/กิโลกรัม และราคาขายส่ง ณ คลัง ที่ระดับ 14.6443 บาท/กิโลกรัม ส่งผลให้ราคาขายปลีก ณ กรุงเทพฯ อยู่ที่ระดับ 18.13 บาท/กิโลกรัม ทั้งนี้ มีการนำเข้าก๊าซ LPG ตั้งแต่เดือนเมษายน 2551 - 25 สิงหาคม 2552 รวมทั้งสิ้น 764,269 ตัน คิดเป็นภาระขาดเชย 9,820 ล้านบาท

4. สถานการณ์น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เดือนมิถุนายน 2552 มีผู้ประกอบการผลิตเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงผลิตจริง 11 ราย และมีปริมาณผลิตจริง 2.57 ล้านลิตร/วัน และราคาเอทานอลแปลงสภาพ เดือนสิงหาคม ปี 2552 อยู่ที่ 21.29 บาท/ลิตร ในช่วงวันที่ 1-15 สิงหาคม 2552 มีปริมาณการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 11.70 ล้านลิตร/วัน จากสถานีบริการรวม 4,216 แห่ง ส่วนการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 ในช่วงเวลาเดียวกัน มีปริมาณ 0.23 ล้านลิตร/วัน จากสถานีบริการน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 จำนวน 228 แห่ง ซึ่งราคาขายปลีกต่ำกว่าราคาน้ำมันเบนซินแก๊สโซฮอล์ 95 E10 อยู่ที่ 2.30 บาท/ลิตร

5. สถานการณ์น้ำมันไบโอดีเซล เดือนกรกฎาคม 2552 มีผู้ผลิตไบโอดีเซล 13 ราย กำลังการผลิตรวม 5.60 ล้านลิตร/วัน ปริมาณความต้องการเฉลี่ย ในช่วงวันที่ 1-15 สิงหาคม 2552 อยู่ที่ 1.57 ล้านลิตร/วัน ราคาไบโอดีเซลในประเทศเฉลี่ยเดือนสิงหาคมอยู่ที่ 27.27 บาท/ลิตร ส่วนการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B5 ในช่วงวันที่ 1-15 สิงหาคม 2552 ปริมาณจำหน่าย 22.27 ล้านลิตร/วัน สถานีบริการน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B5 3,455 แห่ง ปัจจุบันกองทุนน้ำมันฯ ขาดเขยน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B5 เท่ากับ 0.81 บาท/ลิตร และราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B5 ต่ำกว่าน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว 1.20 บาท/ลิตร

6. ฐานะกองทุนน้ำมันฯ ณ วันที่ 25 สิงหาคม 2552 มีเงินสดในบัญชี 29,801 ล้านบาท หนี้สินกองทุนน้ำมันฯ 11,235 ล้านบาท แยกเป็นหนี้ค้างชำระเงินขาดเชย 10,899 ล้านบาท และงบบริหารและโครงการซึ่งได้อนุมัติแล้ว 336 ล้านบาท ฐานะกองทุนน้ำมันฯ สุทธิ 18,566 ล้านบาท

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ
