



**มติคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน
ครั้งที่ 7/2550 (ครั้งที่ 24)
วันจันทร์ที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2550 เวลา 15.00 น.
ณ ห้องประชุมบุญรอด - นิธิพัฒน์ ชั้น 11 อาคาร 7 กระทรวงพลังงาน**

1. แนวทางในการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง
 2. โครงสร้างราคาน้ำมันแก๊สโซล อี20 และข้อเสนอทบทวนผ่อนผันการกำหนดปริมาณสารอะโรมาติกในน้ำมันแก๊สโซล อี10 ออกแทน 95
 3. การเรียกเก็บค่าชดเชยพลังงานไฟฟ้าสูญเสีย (Energy Loss) ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค
 4. ขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในการดำเนินโครงการจัดซื้อชุดเครื่องมือ อุปกรณ์ และวัสดุที่ใช้ในการฝึกอบรม ช่างชำนาญการติดตั้งอุปกรณ์ NGV ในรถยนต์
 5. ขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ในการดำเนินโครงการเสริมสร้างผู้ตรวจและทดสอบรถยนต์ NGV ระยะที่ 2
 6. สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (ตุลาคม - 28 พฤศจิกายน 2550)
 7. ขอบทบทวนมติเรื่องการอนุมัติเงินสนับสนุนในการดำเนินโครงการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นด้านนโยบายพลังงาน
 8. รายงานผลการศึกษาดูงาน ณ ประเทศสหรัฐอเมริกา
 9. รายงานความก้าวหน้าการส่งเสริมการใช้แก๊สโซล
 10. รายงานความก้าวหน้าการส่งเสริมการใช้ NGV ในรถยนต์
-

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน (นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์) ประธาน
กรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (นายวีระพล จิรประดิษฐกุล)
กรรมการและเลขานุการ

ประธานฯ ได้แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2550 กระทรวงพลังงานได้ดำเนินการออกประกาศเกี่ยวกับการยกเลิกการชดเชยราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลว เพื่อให้ราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวในประเทศสะท้อนราคาต้นทุนที่แท้จริง ซึ่งสามารถดำเนินการได้ตามขั้นตอนโดยไม่มีผลกระทบต่อประชาชนมาก

เรื่องที่ 1 แนวทางในการบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

สรุปสาระสำคัญ

1. เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2550 คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) ได้มีมติเห็นชอบแนวทางบริหารกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงภายหลังการใช้หนี้หมด โดยให้โอนอัตราเงินกองทุนน้ำมันฯ ให้แก่กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนงานปกติในระดับ 0.18 บาทต่อลิตร ค่าใช้จ่ายสนับสนุนโครงการพัฒนาระบบขนส่ง 0.50 บาทต่อลิตร และเพื่อลดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิง 0.50 บาทต่อลิตร และเมื่อกองทุนน้ำมันฯ ได้สะสมเงินไว้สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในภาวะฉุกเฉินและเพื่อแก้ไขและป้องกันภาวะขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงได้เพียงพอแล้ว ให้เพิ่มการโอนอัตราเงินกองทุนน้ำมันฯ ไปยังกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานสำหรับโครงการพัฒนาระบบขนส่งอีก 0.20 บาทต่อลิตร และต่อมา กพช. ในการประชุมเมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2550 ได้เห็นชอบการดำเนินการดังนี้

การโอนอัตราเงินเข้ากองทุนน้ำมันฯ ให้แก่กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน หน่วย : บาท/ลิตร

ชนิดน้ำมัน	แผนงานปกติ	โครงการพัฒนาระบบการขนส่ง	
		ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2
1) เบนซิน	0.1800	0.5000	0.2000
2) แก๊สโซฮอล์	0.1870	-	0.2000
3) ดีเซลหมุนเร็ว	0.1800	0.5000	0.2000
4) ไบโอดีเซลบี 5	0.1835	-	0.2000
วันที่เริ่มมีผลบังคับใช้	วันที่ 17 ธ.ค. 2550	เมื่อนี้กองทุนน้ำมันฯ เป็น 0(ประมาณ ธ.ค. 50 - ม.ค.51)	วันที่ 1 ต.ค. 2551

2. เนื่องจากราคาน้ำมันในเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน 2550 ได้ปรับตัวสูงขึ้นมาก ดังนั้น เพื่อไม่ให้ราคาขายปลีกในประเทศปรับตัวสูงขึ้นมากตามต้นทุนราคาน้ำมันในตลาดโลก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนราคาสินค้า ประธาน

กรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) จึงได้นำอัตราเงินกองทุนน้ำมันฯ ที่เตรียมไว้สำหรับลดราคาขายปลีกน้ำมันมาปรับลดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ สำหรับน้ำมันเบนซิน 91, แก๊สโซฮอล์, ดีเซลและดีเซลหมุนเร็วบี 5 จำนวน 3 ครั้ง ลดลงรวม 0.40, 0.60, 0.80 และ 1.10 บาทต่อลิตร ตามลำดับ

3. ฐานะกองทุนน้ำมันฯ ณ วันที่ 28 พฤศจิกายน 2550 มีเงินสดสุทธิ 13,496 ล้านบาท มีหนี้สินค้างชำระ 15,639 ล้านบาท ฐานะกองทุนน้ำมันฯ สุทธิติดลบ 2,143 ล้านบาท ประมาณการรายได้สุทธิของกองทุนน้ำมันฯ อยู่ที่ระดับ 2,178 ล้านบาทต่อเดือน โดยคาดว่า ฐานะกองทุนน้ำมันฯ จะเป็นบวกประมาณปลายเดือนธันวาคม 2550

4. เพื่อเป็นการดำเนินการตามมติ กพช. ฝ่ายเลขานุการฯ ได้เสนอให้ปรับลดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันเบนซิน, แก๊สโซฮอล์, ดีเซลและดีเซลหมุนเร็วบี 5 ลง 0.1800, 0.1870, 0.1800 และ 0.1835 บาทต่อลิตร ตามลำดับ เริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ 17 ธันวาคม 2550 เป็นต้นไป และเมื่อหนี้สินสุทธิของกองทุนน้ำมันฯ เป็นศูนย์ให้ปรับลดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันเบนซินและดีเซลลงอีก 0.50 บาทต่อลิตร โดยมอบอำนาจให้ประธาน กบง. เป็นผู้พิจารณากำหนดช่วงเวลาที่เหมาะสมในการดำเนินการ และตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2551 เป็นต้นไป ให้ปรับลดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันเบนซิน, แก๊สโซฮอล์, ดีเซลและดีเซลหมุนเร็วบี 5 ลงอีก 0.20 บาท/ลิตร ทั้งนี้ มอบหมายให้ สนพ. รับผิดชอบดำเนินการออกประกาศ กบง. เพื่อให้มีผลบังคับใช้ต่อไป

มติของที่ประชุม

1. รับทราบการปรับลดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ เพื่อบรรเทาผลกระทบราคา น้ำมัน
2. ให้ปรับลดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันเบนซิน, แก๊สโซฮอล์, ดีเซลและดีเซลหมุนเร็วบี 5 ลง 0.1800, 0.1870, 0.1800 และ 0.1835 บาทต่อลิตร ตามลำดับ โดยให้เริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ 17 ธันวาคม 2550 เป็นต้นไป
3. ให้ปรับลดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงของน้ำมันเบนซินและดีเซลลง 0.50 บาทต่อลิตร เมื่อหนี้สินสุทธิของกองทุนน้ำมันฯ เป็นศูนย์ โดยมอบอำนาจให้ ประธานกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน เป็นผู้พิจารณากำหนดช่วงเวลาที่เหมาะสมในการดำเนินการ
4. ให้ปรับลดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงของน้ำมันเบนซิน, แก๊สโซฮอล์, ดีเซลและดีเซลหมุนเร็วบี 5 ลงอีก 0.20 บาทต่อลิตร เริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2551 เป็นต้นไป

ทั้งนี้ มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานรับไปดำเนินการออกประกาศคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงานเพื่อให้มีผลบังคับใช้ต่อไป

เรื่องที่ 2 โครงสร้างราคาน้ำมันแก๊สโซล อี20 และข้อเสนอทบทวน ผ่อนผันการกำหนดปริมาณสารอะโรมาติกในน้ำมันแก๊สโซล อี10 ออกแทน 95

สรุปสาระสำคัญ

1. เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2548 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาด้านพลังงานในการส่งเสริมการใช้แก๊สโซล โดยเพิ่มสัดส่วนการผสมเอทานอลจากร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 20 หรือมากกว่า และสนับสนุนให้อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศผลิตรถยนต์ที่ใช้น้ำมันซึ่งมีส่วนผสมของ เอทานอลร้อยละ 20 หรือสัดส่วนที่มากกว่า และต่อมาเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2550 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติในหลักการร่างประกาศกระทรวงการคลัง และกระทรวงการคลังได้ออกประกาศลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นั่งหรือรถยนต์โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกินสิบคน ประเภทใช้เชื้อเพลิงทดแทนที่มีกระบอกสูบไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เซนติเมตร ที่สามารถใช้เชื้อเพลิงประเภทเอทานอลเป็นส่วนผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20

2. กรมธุรกิจพลังงาน (ธพ.) ได้ดำเนินการออกประกาศเรื่อง กำหนดลักษณะและคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซล พ.ศ. 2549 โดยกำหนดให้ปริมาณสารอะโรมาติกในน้ำมันแก๊สโซล อี10 ออกแทน 95 ไม่สูงกว่าร้อยละ 35 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2551 เป็นต้นไป ต่อมากลุ่มอุตสาหกรรมโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม ได้มีหนังสือขอให้ ธพ. พิจารณาทบทวนผ่อนผันการกำหนดปริมาณสารอะโรมาติกในน้ำมันแก๊สโซล อี10 ออกแทน 95 ดังกล่าว เป็นไม่สูงกว่าร้อยละ 38 ในระหว่างปี 2551-2554 เนื่องจากเป็นช่วงเวลาโรงกลั่นกำลังดำเนินการปรับปรุงเพื่อเตรียมการผลิตน้ำมันตามมาตรฐานใหม่ (ยูโร 4) จึงเป็นเหตุให้โรงกลั่นน้ำมันบางแห่งยังไม่สามารถผลิตน้ำมันแก๊สโซลที่มีค่าอะโรมาติกไม่สูงกว่าร้อยละ 35 ได้ทันในวันที่ 1 มกราคม 2551

3. ธพ. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณากำหนดมาตรฐานน้ำมันแก๊สโซล อี20 เพื่อรองรับรถยนต์ อี 20 ที่จะนำมาจำหน่ายในต้นปี 2551 และสนับสนุนให้มีการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซล อี20 ในเชิงพาณิชย์ และพิจารณาผ่อนผันปริมาณสารอะโรมาติกในน้ำมันแก๊สโซล อี10 ออกแทน 95 โดย ธพ. ได้ดำเนินการออกประกาศกรมธุรกิจพลังงาน เรื่อง กำหนดลักษณะ

และคุณภาพของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ พ.ศ. 2550 ลงวันที่ 22 พฤศจิกายน 2550 โดยมีสาระสำคัญ คือ กำหนดมาตรฐานน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 และกำหนดมาตรฐานน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี10 ออกเทน 95 เป็น 2 ชนิด คือ ชนิดที่ 1 มีสารอะโรมาติกไม่สูงกว่าร้อยละ 35 และชนิดที่ 2 มีสารอะโรมาติกไม่สูงกว่าร้อยละ 38 และ ธพ. ขอให้สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) พิจารณาเรียกเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่มีสารอะโรมาติกไม่สูงกว่าร้อยละ 38 ให้สูงกว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่มีสารอะโรมาติกไม่สูงกว่าร้อยละ 35 เพื่อให้มีข้อแตกต่างกับโรงกลั่นที่สามารถผลิตน้ำมันที่มีปริมาณสารอะโรมาติกไม่สูงกว่าร้อยละ 35

4. เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2550 สนพ. ธพ. และผู้ผลิตน้ำมัน ได้รวมหารือ เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศของ ธพ. โดยจากการประชุมดังกล่าว สนพ. พิจารณาแล้วเห็นควร ดังนี้

4.1 การกำหนดโครงสร้างราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20

1) ให้กำหนดราคา ณ โรงกลั่นของน้ำมันพื้นฐานแก๊สโซฮอล์ อี20 เท่ากับราคา ณ โรงกลั่นของน้ำมันเบนซิน 95 + 1.7 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งเป็นระดับราคาที่เหมาะสมและสามารถจูงใจให้มีการผลิตและจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20

2) เพื่อส่งเสริมและจูงใจให้ผู้ค้าน้ำมันจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 มากขึ้น โดยควรกำกับดูแลค่าการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 ให้อยู่ในระดับที่ไม่น้อยกว่าค่าการตลาดของน้ำมันเบนซิน โดยใช้กลไกอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ เพื่อสนับสนุนให้มีการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 ได้เร็วขึ้น โดยในช่วงแรกอาจให้ค่าการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 สูงกว่าค่าการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี10 ได้ระดับหนึ่ง จึงเห็นควรกำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 ให้เท่ากับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี10 ออกเทน 95 (ชนิดที่ 1)

4.2 การกำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี10 ออกเทน 95 (ชนิดที่ 2) ที่มีปริมาณสารอะโรมาติกร้อยละ 38

1) ใช้หลักการกำหนดจากส่วนต่างระหว่างราคาน้ำมันเบนซินที่มีสารอะโรมาติกร้อยละ 50 กับน้ำมันเบนซินที่มีสารอะโรมาติกร้อยละ 35 ที่มีการซื้อขายจริงในตลาดสิงคโปร์ แล้วใช้วิธีคำนวณหาส่วนต่างของราคาน้ำมันเบนซินที่มีสารอะโรมาติกร้อยละ 38 (ซึ่งไม่มีซื้อขายในตลาดสิงคโปร์)

2) จากข้อมูลราคาน้ำมันเบนซินที่มีการซื้อขายจริงในตลาดสิงคโปร์ในเดือนพฤศจิกายน 2550 พบว่า ราคาน้ำมันเบนซินที่มีสารอะโรมาติกร้อยละ 50 กับน้ำมันเบนซินที่มีสารอะโรมาติกร้อยละ 35 จะแตกต่างกันประมาณ 1 เหรียญสหรัฐฯต่อบาร์เรล ซึ่งเมื่อคำนวณเป็นส่วนต่างของราคาน้ำมันเบนซินที่มีสารอะโรมาติกร้อยละ 35 กับน้ำมันเบนซินที่มีสารอะโรมาติกร้อยละ 38 จะอยู่ระดับ 0.20 เหรียญสหรัฐฯต่อบาร์เรล หรือเท่ากับ 0.05 บาทต่อลิตร

5. การกำหนดโครงสร้างราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 ดังนี้

1) ให้กำหนดหลักเกณฑ์การคำนวณราคา ณ โรงกลั่นของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 เท่ากับ 80% ของ [ราคา ณ โรงกลั่นน้ำมันเบนซินออกเทน 95 + (1.7 \$/BBL x อัตราแลกเปลี่ยน /158.984)] + 20% ของราคาเอทานอล

2) ให้ระดับราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี 20 ถูกกว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี 10 ออกเทน 95 (ชนิดที่ 1) ไม่น้อยกว่า 0.50 บาทต่อลิตร

3) ให้ใช้เงินกองทุนน้ำมันฯ เพื่อเป็นกลไกในการรักษาระดับค่าการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 ให้ไม่ต่ำกว่าค่าการตลาดของน้ำมันเบนซิน

4) ในช่วงแรกให้กำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 เท่ากับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี10 ออกเทน 95 (ชนิดที่ 1) โดยมอบอำนาจให้ประธาน กบง. เป็นผู้พิจารณาให้ความเห็นชอบในการปรับอัตราเงินกองทุนน้ำมันฯ ได้ตามความเหมาะสม

6. ให้กำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ สำหรับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี10 ออกเทน 95 (ชนิดที่ 2) ที่มีสารอะโรมาติกร้อยละ 38 สูงกว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี10 ออกเทน 95 (ชนิดที่ 1) ที่มีสารอะโรมาติกร้อยละ 35 เท่ากับ 0.05 บาท/ลิตร

มติของที่ประชุม

1. เห็นชอบการกำหนดโครงสร้างราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 ดังนี้
 - 1.1 ให้กำหนดหลักเกณฑ์การคำนวณราคา ณ โรงกลั่นของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 เท่ากับ 80% ของ [ราคา ณ โรงกลั่นน้ำมันเบนซินออกเทน 95 + (1.7 \$/BBL x อัตราแลกเปลี่ยน /158.984)] + 20% ของราคาเอทานอล
 - 1.2 ให้ระดับราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 ถูกกว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี10 ออกเทน 95 (ชนิดที่ 1) ประมาณ 1.00 บาทต่อลิตร

- 1.3 ให้ใช้เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อเป็นกลไกในการรักษา ระดับค่าการตลาดของน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 ให้ไม่ต่ำกว่าค่า การตลาดของน้ำมันเบนซิน เช่นเดียวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี10
 - 1.4 ในช่วงแรกให้กำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี20 เท่ากับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี10 ออกเทน 95 (ชนิดที่ 1) โดยมอบอำนาจให้ประธาน กบง. เป็นผู้พิจารณา ให้ความเห็นชอบในการปรับอัตราเงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ได้ ตามความเหมาะสม
2. ให้กำหนดอัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับน้ำมันแก๊สโซ ฮอล์ อี10 ออกเทน 95 (ชนิดที่ 2) ที่มีสารอะโรมาติกร้อยละ 38 สูงกว่า น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี10 ออกเทน 95 (ชนิดที่ 1) ที่มีสารอะโรมาติก ร้อยละ 35 เท่ากับ 0.05 บาทต่อลิตร

ทั้งนี้ มอบหมายให้ สนพ. รับไปดำเนินการออกประกาศคณะกรรมการบริหาร นโยบายพลังงานเพื่อมีผลบังคับใช้ต่อไป

เรื่องที่ 3 การเรียกเก็บค่าขาดเชิงพลังงานไฟฟ้าสูญเสีย (Energy Loss) ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

สรุปสาระสำคัญ

1. รัฐบาลได้มีนโยบายการส่งเสริมบทบาทของภาคเอกชนให้เข้ามามีส่วนร่วม ในกิจการผลิตไฟฟ้า โดยได้ออกประกาศรับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้าย่อยเล็ก (SPP) เมื่อปี 2535 เพื่อให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) สามารถรับซื้อไฟฟ้าจาก SPP ที่ผลิตไฟฟ้าโดยใช้พลังงานนอกรูปแบบ กาก หรือเศษวัสดุเหลือใช้เป็นเชื้อเพลิง และการผลิตไฟฟ้าด้วยระบบ Cogeneration ซึ่งเป็นการส่งเสริมการใช้พลังงานนอกรูปแบบและแหล่ง พลังงานภายในประเทศให้เกิดประโยชน์มากยิ่งขึ้น และเป็นการลดการลงทุน ของภาครัฐในระบบผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า

2. การดำเนินงานตามนโยบายการรับซื้อไฟฟ้าจาก SPP ที่ผ่านมา การไฟฟ้า ส่วนภูมิภาค (กฟภ.) ได้ทำสัญญาเชื่อมโยงระบบกับ SPP โดยมี SPP 2 ราย คือ บริษัท อมตะ เพาเวอร์ (บางปะกง) จำกัด และบริษัท น้ำตาลมิตรกาฬสินธุ์ จำกัด ที่ กฟภ. กำหนดให้ชำระค่าขาดเชิงการสูญเสียพลังงานไฟฟ้า (Loss) ให้กับ กฟภ. ขณะที่ตามระเบียบการรับซื้อไฟฟ้าจาก SPP ไม่ได้กำหนดให้ SPP ต้องลงนามในสัญญาเพื่อจ่ายค่า Loss

3. เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2547 คณะอนุกรรมการประสานการดำเนินงานใน อนาคตของการไฟฟ้า ได้พิจารณาเรื่อง ผลกระทบของ SPP ต่อการสูญเสีย พลังงานในระบบไฟฟ้า และได้มีมติเห็นควรให้การรับซื้อไฟฟ้าจาก SPP ไม่ ต้องคิดค่าชดเชย Loss ยกเว้นในกรณี SPP จำนวน 2 ราย ที่ได้ทำสัญญา ชดเชย Loss กับ กฟภ. แล้ว โดยให้ กฟภ. ปรับปรุงวิธีการคิดค่าชดเชย Loss เช่น กำหนดรูปแบบมาตรฐานการเก็บข้อมูลสำหรับการคำนวณให้ชัดเจน ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณควรใช้ค่าเฉลี่ยของความต้องการไฟฟ้า และข้อมูล กำลังการผลิตของ SPP โดยใช้ค่าเฉลี่ยรายเดือน นอกจากนี้ การคำนวณค่า Loss ที่เพิ่มขึ้นหรือลดลง ให้ใช้ Single Line Diagram และใช้ข้อมูลย้อนราย เดือน เป็นต้น ทั้งนี้ กรณี SPP ที่ได้ทำสัญญาชดเชยค่า Loss กับ กฟภ. แล้ว หากต้องการยกเลิกสัญญาต้องเป็นการยินยอมจากทั้ง 2 ฝ่าย หรืออาจตกลง กันว่าเมื่อค่า Loss มีค่าเป็นศูนย์ ให้ยุติการคิดค่าชดเชย Loss

4. บริษัท อมตะ เพาเวอร์ (บางปะกง) จำกัด ได้มีหนังสือถึง รมว.พ.น. แจ้งให้ ทราบว่าบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเชื่อมโยงระบบกับ กฟภ. เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2544 และได้มีการจ่ายชดเชยค่า Loss ตั้งแต่เดือนกันยายน 2544 - กุมภาพันธ์ 2549 และต่อมา กฟภ. ได้แจ้งบริษัทฯ ว่า เดือนมีนาคม - มิถุนายน 2549 ไม่มีหน่วยสูญเสีย บริษัทฯ จึงได้มีหนังสือถึง กฟภ. ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2549 เพื่อขอแก้ไขสัญญาเชื่อมโยงระบบสำหรับ SPP โดยขอให้ กฟภ. พิจารณายกเลิกการเก็บค่าชดเชย Loss ซึ่ง กฟภ. ได้พิจารณาแล้วเห็น ควรให้คงข้อความตามสัญญาเชื่อมโยงระบบสำหรับ SPP ของบริษัทฯ ไว้ เหมือนเดิม

5. คณะอนุกรรมการฯ ในการประชุมเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2550 ได้พิจารณา เรื่อง การเรียกเก็บค่าชดเชยพลังงานไฟฟ้าสูญเสีย (Energy Loss) ซึ่ง สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

5.1 คณะอนุกรรมการฯ มีความเห็นและข้อเสนอแนะดังนี้ (1) กระทบวง พลังงานยังคงนโยบายให้การรับซื้อไฟฟ้าจาก SPP ไม่ต้องคิดค่าชดเชย Loss เนื่องจากผลกระทบจากการเชื่อมโยงกับระบบของ SPP กับกรไฟฟ้า จะ ขึ้นอยู่กับกำลังผลิตและตำแหน่งที่ตั้งของ SPP ซึ่งบางตำแหน่งอาจช่วยลด Loss ในระบบได้ โดยการไฟฟ้าสามารถกำหนดหลักเกณฑ์การเชื่อมโยงระบบ และวิเคราะห์ตำแหน่งที่ตั้งและขนาดที่เหมาะสมของ SPP ก่อนอนุญาตให้ เชื่อมโยงกับระบบได้อยู่แล้ว และ (2) ปัจจุบันได้มีการขยายการรับซื้อไฟฟ้า จาก SPP เพิ่มขึ้น และมีการรับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้าขนาดเล็กมาก (VSPP) ทำให้ในบางตำแหน่งอาจกระทบกับระบบของการไฟฟ้าฝ่ายจำหน่าย ได้ ดังนั้น จึงเห็นควรพิจารณาทบทวนเรื่อง การเก็บค่าชดเชย Loss สำหรับ SPP และ VSPP โดยในกรณีที่การไฟฟ้าฝ่ายจำหน่ายประสงค์ที่จะให้มีสัญญา

เชื่อมโยงระบบไฟฟ้าและต้องการคิดค่าชดเชย Loss ก็ให้มีการคิดค่าชดเชย Loss บนหลักเกณฑ์ที่ เท่าเทียมกัน กล่าวคือ ให้มีการคิดค่าชดเชย Loss ในระบบที่เพิ่มขึ้นจาก SPP และ VSPP และมีการจ่ายค่าชดเชย Loss ในระบบของการไฟฟ้าที่ลดลงให้กับ SPP และ VSPP ด้วย

5.2 คณะอนุกรรมการฯ มีมติดังนี้ (1) เห็นชอบในหลักการให้การรับซื้อไฟฟ้าจาก SPP และ VSPP ไม่ต้องคิดค่าชดเชย Loss และ (2) เห็นควรให้ กฟภ. ยกเลิกการคิดค่าชดเชย Loss ตามสัญญาเชื่อมโยงระบบไฟฟ้าของ SPP ที่มีปริมาณพลังงานไฟฟ้าสูญเสียมีค่าเป็นศูนย์แล้ว

6. เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2547 กพข. ได้มีมติมอบหมายให้ กบง. เป็นผู้วินิจฉัยปัญหาจากการปฏิบัติตามระเบียบการรับซื้อไฟฟ้าจาก SPP ในประเด็นที่ไม่ใช่ปัญหาด้านนโยบาย เพื่อให้การแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติที่มีลักษณะดังกล่าวสามารถดำเนินการได้อย่างคล่องตัวและรวดเร็ว และเสนอ กพข. เพื่อทราบต่อไป ฝ่ายเลขานุการฯ จึงขอเสนอให้พิจารณารับทราบความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการประสานการดำเนินงานในขนาดของการไฟฟ้า ดังรายละเอียดข้อ 5.1 และขอความเห็นชอบมติของคณะอนุกรรมการประสานการดำเนินงานในขนาดของการไฟฟ้า ดังรายละเอียดข้อ 5.2

มติของที่ประชุม

1. รับทราบความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการประสานการดำเนินงานในขนาดของการไฟฟ้า ดังนี้
 - 1.1 กระทรวงพลังงานยังคงนโยบายให้การรับซื้อไฟฟ้าจาก SPP ไม่ต้องคิดค่าชดเชยพลังงานไฟฟ้าสูญเสีย เนื่องจากผลกระทบจากการเชื่อมโยงกับระบบของ SPP กับการไฟฟ้า จะขึ้นอยู่กับกำลังผลิตและตำแหน่งที่ตั้งของ SPP ซึ่งบางตำแหน่งอาจช่วยลด Loss ในระบบได้ โดยการไฟฟ้าสามารถกำหนดหลักเกณฑ์การเชื่อมโยงระบบ และวิเคราะห์ตำแหน่งที่ตั้งและขนาดที่เหมาะสมของ SPP ก่อนอนุญาตให้เชื่อมโยงกับระบบได้อยู่แล้ว
 - 1.2 เห็นควรพิจารณาทบทวนเรื่อง การเก็บค่าชดเชย Loss สำหรับ SPP และ VSPP โดย ในกรณีที่การไฟฟ้าฝ่ายจำหน่ายประสงค์ที่จะให้มีสัญญาเชื่อมโยงระบบไฟฟ้าและต้องการคิดค่าชดเชย Loss โดยให้คิดค่าชดเชยพลังงานไฟฟ้าสูญเสียบนหลักเกณฑ์ที่เท่าเทียมกัน กล่าวคือ ให้คิดค่าชดเชยพลังงานไฟฟ้าสูญเสียในระบบที่เพิ่มขึ้นจาก SPP และ VSPP และจ่ายค่าชดเชยพลังงานไฟฟ้าสูญเสีย ในระบบของการไฟฟ้าที่ลดลงให้กับ SPP และ VSPP ด้วย

2. เห็นชอบตามมติของคณะกรรมการประสานการดำเนินงานในอนาคตของการไฟฟ้า ดังนี้

- 2.1 เห็นชอบในหลักการให้การรับซื้อไฟฟ้าจากผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็ก (SPP) และผู้ผลิตไฟฟ้า ขนาดเล็กมาก (VSPP) ไม่ต้องคิดค่าชดเชยพลังงานไฟฟ้าสูญเสีย
- 2.2 เห็นควรให้การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) ยกเลิกการคิดค่าชดเชยพลังงานไฟฟ้าสูญเสีย ตามสัญญาเชื่อมโยงระบบไฟฟ้าของผู้ผลิตไฟฟ้ารายเล็กที่มีปริมาณพลังงานไฟฟ้าสูญเสียมีค่าเป็นศูนย์แล้ว

เรื่องที่ 4 ขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในการดำเนินโครงการจัดซื้อชุดเครื่องมือ อุปกรณ์ และวัสดุที่ใช้ในการฝึกอบรม ช่างชำนาญการติดตั้งอุปกรณ์ NGV ในรถยนต์

สรุปสาระสำคัญ

1. กรมธุรกิจพลังงาน (ธพ.) ได้รับการสนับสนุนเงินจากกองทุนน้ำมันฯ เพื่อดำเนินโครงการผลิตวิทยากรการติดตั้งอุปกรณ์ NGV ในรถยนต์ (Training the Trainer) ในวงเงิน 8.39 ล้านบาท เพื่อผลิตวิทยากรที่จะไปอบรมติดตั้งอุปกรณ์ NGV ในรถยนต์ให้เพียงพอกับความต้องการในอนาคต โดย ธพ. ได้ร่วมกับกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน ในการฝึกอบรมเพื่อถ่ายทอดความรู้ให้กับเจ้าหน้าที่ของกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน จำนวน 150 คน แต่เนื่องจากในปีงบประมาณ พ.ศ. 2551 กรมพัฒนาฝีมือแรงงานไม่ได้จัดตั้งงบประมาณสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจัดซื้อชุดเครื่องมือ อุปกรณ์และวัสดุที่ใช้ในการฝึกอบรมช่างชำนาญการติดตั้งอุปกรณ์ NGV ในรถยนต์ ให้กับหน่วยงานส่วนภูมิภาคและศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงาน

2. วันที่ 19 พฤศจิกายน 2550 ธพ. ได้มีหนังสือถึงฝ่ายเลขานุการฯ เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนน้ำมันฯ ในการดำเนินโครงการ "จัดซื้อชุดเครื่องมือ อุปกรณ์และวัสดุที่ใช้ในการฝึกอบรมช่างชำนาญการติดตั้งอุปกรณ์ NGV ในรถยนต์" เพื่อจัดซื้อชุดเครื่องมือ อุปกรณ์และวัสดุที่ใช้ในการฝึกอบรมช่างชำนาญการติดตั้งอุปกรณ์ NGV ในรถยนต์ให้กับส่วนภูมิภาค หรือศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงานที่เป็นศูนย์กลางประจำภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคใต้ และภาคกลาง ของกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน จำนวน 4 ชุด ในวงเงินงบประมาณ 10.6 ล้านบาท โดยมีสำนักความปลอดภัยธุรกิจก๊าซธรรมชาติ ธพ. เป็นผู้รับผิดชอบโครงการ ระยะเวลาดำเนินโครงการ 6 เดือนนับจากวันที่ลงนามในสัญญา

มติของที่ประชุม

อนุมัติเงินสนับสนุนจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง งบค่าใช้จ่ายอื่นๆ ประจำดยมี ระยะเวลาดำเนินการ 6 เดือน ขอบโครงการ ใช้ก๊าซบออากาศหรับฝีกติดตั้งกรม พัฒนาฝีมือแรงงาน จำนวนรวม 4 ชุดปีงบประมาณ 2551 ให้กับกรมธุรกิจ พลังงาน ในการดำเนินโครงการจัดซื้อชุดเครื่องมือ อุปกรณ์และวัสดุที่ใช้ใน การฝีกอบรมช่างชำนาญการติดตั้งอุปกรณ์ NGV ในรถยนต์ ในวงเงิน 10,600,000 บาท (สิบล้านหกแสนบาทถ้วน) ระยะเวลาดำเนินการ 6 เดือนนับ จากวันที่ลงนามในสัญญา

เรื่องที่ 5 ขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ใน การดำเนินโครงการเสริมสร้างผู้ตรวจและทดสอบรถยนต์ NGV ระยะที่ 2

สรุปสาระสำคัญ

1. กรมธุรกิจพลังงาน (ธพ.) ได้รับการสนับสนุนเงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อดำเนินโครงการ เสริมสร้างผู้ตรวจและทดสอบรถยนต์ NGV ในวงเงิน 14.25 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่ 1 ธันวาคม 2549 - 29 กุมภาพันธ์ 2551 มีวัตถุประสงค์เพื่อผลิตผู้ตรวจและทดสอบรถยนต์ NGV ให้ เพียงพอกับความต้องการในอนาคต โดย ธพ. ได้ร่วมกับสำนักงาน คณะกรรมการอาชีวศึกษา ในการจัดฝีกอบรมเพื่อผลิตผู้ตรวจและทดสอบ รถยนต์ NGV รวมทั้งจัดหาชุดเครื่องมือและอุปกรณ์ตรวจและทดสอบรถยนต์ NGV ให้กับวิทยาลัยเทคนิคในสังกัดของสำนักงานคณะกรรมการฯ เมื่อ โครงการดำเนินการแล้วเสร็จจะมีสถานที่ตรวจและทดสอบที่ได้มาตรฐานทั่ว ประเทศ รวมทั้งสิ้น 29 จังหวัด
2. เนื่องจากในปีงบประมาณ 2551 ตามแผนการขยายสถานีบริการ NGV ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) คาดว่าจะมีการกระจายของสถานีบริการฯ ใน จังหวัดต่างๆ จำนวนกว่า 45 จังหวัดทั่วประเทศ เพื่อผลักดันยุทธศาสตร์การใช้ ก๊าซธรรมชาติในภาคขนส่ง ธพ. จึงได้จัดทำโครงการเสริมสร้างผู้ตรวจและ ทดสอบรถยนต์ NGV ระยะที่ 2 ขึ้นโดยจัดฝีกอบรมเพื่อผลิตผู้ตรวจและ ทดสอบรถยนต์ NGV รวมทั้งจัดหาชุดเครื่องมือและอุปกรณ์ตรวจและทดสอบ รถยนต์ NGV ให้กับวิทยาลัยเทคนิคในสังกัดของสำนักงานคณะกรรมการฯ เพิ่มเติมอีก 16 จังหวัด

3. เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2550 ธพ. ได้มีหนังสือถึงฝ่ายเลขานุการฯ เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนน้ำมันฯ ในการดำเนินโครงการ "เสริมสร้างผู้ตรวจและทดสอบรถยนต์ NGV ระยะที่ 2" เพื่อเพิ่มจำนวนบุคลากรที่ทำหน้าที่ตรวจและทดสอบรถยนต์ NGV ที่มีคุณสมบัติตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด และเพื่อเพิ่มสถานที่ตรวจและทดสอบรถยนต์ NGV ให้กระจายไปในจังหวัดที่มีสถานบริการ NGV ให้ครบถ้วนทั่วทั้งประเทศ ดำเนินการโดยจัดซื้อชุดเครื่องมือและอุปกรณ์สำหรับตรวจและทดสอบรถยนต์ NGV จำนวน 16 ชุด และจัดฝึกอบรมบุคลากรจากวิทยาลัยเทคนิค จำนวน 16 จังหวัดๆ ละ 4 คน รวมทั้งหมด 64 คน ในวงเงินงบประมาณ 10.5 ล้านบาท โดยมีสำนักความปลอดภัยธุรกิจก๊าซธรรมชาติ ธพ. เป็นผู้รับผิดชอบโครงการ มีระยะเวลาดำเนินโครงการ 9 เดือนนับจากวันลงนามในสัญญา

มติของที่ประชุม

อนุมัติเงินสนับสนุนจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง งบค่าใช้จ่ายอื่นๆ ประจำเดือนมีระยะเวลาดำเนินการ 6 เดือน ขอบโครงการ ใช้ก๊าซบอภาคสำหรับฝึกติดตั้งกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน จำนวนรวม 4 ชุดปีงบประมาณ 2551 ให้กับกรมธุรกิจพลังงาน ในการดำเนินโครงการเสริมสร้างผู้ตรวจและทดสอบรถยนต์ NGV ระยะที่ 2 ในวงเงิน 10,500,000 บาท (สิบล้านห้าแสนบาทถ้วน) ระยะเวลาดำเนินการ 9 เดือนนับจากวันลงนามในสัญญา

เรื่องที่ 6 สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (ตุลาคม - 28 พฤศจิกายน 2550)

สรุปสาระสำคัญ

1. ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์เฉลี่ยเดือนตุลาคม 2550 อยู่ที่ระดับ 77.12 และ 82.45 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนที่แล้ว 3.76 และ 5.63 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ เนื่องจากข่าวกระทรวงพลังงานสหรัฐอเมริกาประกาศปริมาณสำรองน้ำมัน ณ วันที่ 19 ตุลาคม 2550 ลดลงทุกชนิด ประกอบกับข่าวค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอ่อนตัวลงต่ำสุด และต่อมาในช่วงวันที่ 1 - 28 พฤศจิกายน ราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์ปรับตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 86.99 และ 92.82 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ จากค่าเงินดอลลาร์สหรัฐอ่อนตัวลงมากและแผ่นดินไหวในอิหร่านที่อาจมีผลต่ออุตสาหกรรมน้ำมัน และญี่ปุ่นยังคงนำเข้าน้ำมันอย่างต่อเนื่องเพื่อทดแทนพลังงานนิวเคลียร์ ประกอบกับ PIRA คาดว่าปริมาณการใช้ น้ำมันเพื่อความอบอุ่นจะเพิ่มขึ้น รวมทั้งเหตุเพลิงไหม้หลุมขุดเจาะ Thistle

Alpha บริเวณทะเลเหนือได้ส่งผลให้ปริมาณการผลิตประมาณ 5,000 บาร์เรล ต่อวันได้หยุดดำเนินการชั่วคราว

2. ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 92 และน้ำมันดีเซลเฉลี่ยเดือนตุลาคม 2550 อยู่ที่ระดับ 88.71, 87.46 และ 95.08 เหรียญสหรัฐฯต่อบาร์เรล โดยปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนที่แล้ว 6.20, 6.11 และ 4.37 เหรียญสหรัฐฯต่อ บาร์เรล ตามลำดับ ตามราคาน้ำมันดิบและโรงกลั่น Dumai กำลังผลิต 120,000 บาร์เรลต่อวันของอินโดนีเซียจะปิดซ่อมบำรุงในช่วงเดือน พฤศจิกายน รวมทั้งข่าวเพลิงไหม้ที่โรงกลั่น S-Oil ของเกาหลีใต้และข่าว Chinese Petroleum Corp. ของไต้หวันลดการส่งออกน้ำมันดีเซลในเดือน ธันวาคมอยู่ที่ระดับ 120,000 ตัน และในช่วงวันที่ 1 - 28 พฤศจิกายน ราคา น้ำมันเบนซินออกเทน 95, 92 และน้ำมันดีเซลได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยอยู่ที่ ระดับ 100.42, 99.10 และ 106.96 เหรียญสหรัฐฯต่อบาร์เรล ตามลำดับ ตาม ราคาน้ำมันดิบและอุปทาน Heating Oil ในยุโรปดึงตัวจากโรงกลั่น Gonfreville ในฝรั่งเศสเลื่อนกำหนดเดินเครื่องใหม่ออกไปอีก 1 สัปดาห์ ประกอบกับโรงกลั่น Yokkaichi (175,000 บาร์เรลต่อวัน) ของประเทศญี่ปุ่น เลื่อนการเดินเครื่องใหม่ (13,500 บาร์เรลต่อวัน) ออกไปอย่างไม่มีกำหนด ซึ่ง ทำให้ราคาน้ำมันดีเซล 0.5%S ทำสถิติอยู่ในระดับสูงสุดอีกครั้งที่ 111.120 เหรียญสหรัฐฯต่อบาร์เรล

3. เดือนตุลาคม ผู้ค้าน้ำมันปรับราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน 95, 91 แก๊สโซ ล 95, 91 เพิ่มขึ้น เพิ่มขึ้น 0.40 บาท/ลิตร จำนวน 3 ครั้ง และปรับราคา น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว เพิ่มขึ้น 0.40 บาท/ลิตร จำนวน 2 ครั้ง ดีเซลหมุนเร็วบี 5 เพิ่มขึ้น 0.40 บาท/ลิตร จำนวน 1 ครั้ง และเพิ่มขึ้น 0.10 บาท/ลิตร จำนวน 1 ครั้งและในช่วงวันที่ 1 - 28 พฤศจิกายน ผู้ค้าน้ำมันปรับราคาขายปลีกน้ำมัน เบนซิน 95, 91 แก๊สโซล 95, 91, ดีเซลหมุนเร็วและดีเซลหมุนเร็วบี 5 เพิ่มขึ้น 0.50 บาท/ลิตร จำนวน 1 ครั้ง เพิ่มขึ้น 0.40 บาท/ลิตร จำนวน 1 ครั้ง และเพิ่มขึ้น 0.30 บาท/ลิตร จำนวน 1 ครั้ง ทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันเบนซิน ออกเทน 95, 91 แก๊สโซล 95, 91 ดีเซลหมุนเร็ว และดีเซลหมุนเร็วบี 5 ณ วันที่ 28 พฤศจิกายน 2550 อยู่ที่ระดับ 32.89, 31.59, 28.89, 28.09, 29.34 และ 28.34 บาทต่อลิตร ตามลำดับ

4. แนวโน้มราคาน้ำมันเดือนธันวาคม 2550 คาดว่าราคาน้ำมันยังคงมีความผัน พวนและแกว่งตัวอยู่ในระดับสูง ซึ่งราคาน้ำมันดิบดูไบและเบรนท์จะเคลื่อนไหว อยู่ที่ 85 - 90 และ 90 - 95 เหรียญสหรัฐฯต่อบาร์เรล ตามลำดับ จากปริมาณ สำรองน้ำมันดิบของสหรัฐฯ ลดลงและเข้าเก็งกำไรในตลาดน้ำมันของกลุ่มเฮด ฟันท์ รวมทั้งสถานการณ์ความไม่สงบในประเทศผู้ผลิต สำหรับราคาน้ำมัน เบนซิน 95 และน้ำมันดีเซลหมุนเร็วในตลาดจอร์จทาวน์เคลื่อนไหวอยู่ที่ระดับ

100 - 105 และ 105 - 110 เหรียญสหรัฐฯต่อบาร์เรล ตามลำดับ ตามราคาน้ำมันดิบและความต้องการใช้น้ำมันดีเซลที่เพิ่มมากขึ้นในฤดูหนาว และค่าเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ที่อ่อนค่าลงอย่างต่อเนื่องและความต้องการใช้ที่เพิ่มขึ้นของประเทศที่กำลังพัฒนา

5. สำหรับสถานการณ์ LPG ช่วงเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน 2550 ราคาก๊าซ LPG ในตลาดโลกปรับตัวเพิ่มขึ้น 172.00 เหรียญสหรัฐฯต่อตัน มาอยู่ที่ระดับ 740.00 เหรียญสหรัฐฯต่อตัน ตามต้นทุนราคาน้ำมันดิบและความต้องการในภูมิภาคเพิ่มขึ้นเพื่อใช้ในอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและความอบอุ่น ขณะที่อุปทานในภูมิภาคดึงตัวจากโรงกลั่นในไทยปิดซ่อมบำรุงประจำปี อย่างไรก็ตามจากราคาที่สูงส่งผลให้ปริมาณความต้องการเริ่มปรับตัวลดลง ราคาก๊าซ LPG ณ โรงกลั่นอยู่ในระดับ 10.9962 บาทต่อกิโลกรัม อัตราเงินชดเชยจากกองทุนน้ำมันฯ ของก๊าซ LPG ที่จำหน่ายในประเทศอยู่ในระดับ 0.9263 บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็น 276.07 ล้านบาทต่อเดือน อัตราเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ ของก๊าซ LPG ส่งออก อยู่ที่ระดับ 7.1809 บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็น 53.86 ล้านบาทต่อเดือน สำหรับราคาก๊าซ LPG ตลาดโลกในช่วงเดือนธันวาคม 2550 ปรับตัวเพิ่มขึ้น 120.00 เหรียญสหรัฐฯต่อตัน มาอยู่ที่ระดับ 860.00 เหรียญสหรัฐฯต่อตัน และเมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2550 กบง. ได้มีมติเห็นชอบยกเลิกการชดเชยราคาก๊าซ LPG ส่งผลให้ราคา ณ โรงกลั่นอยู่ที่ระดับ 10.8964 บาทต่อกิโลกรัม และเก็บเงินส่งเข้ากองทุนน้ำมันฯ 0.29 บาทต่อกิโลกรัม ทำให้กองทุนน้ำมันฯ มีรายได้ประมาณ 89 ล้านบาท

6. สถานการณ์น้ำมันแก๊สโซลีน เดือนตุลาคม 2550 การผลิตและจำหน่ายเอทานอลมีปริมาณรวม 0.67 และ 0.72 ล้านลิตรต่อวัน ตามลำดับ จากผู้ประกอบการที่ผลิตเอทานอลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิง 7 ราย โดยราคาเอทานอลแปลงสภาพไตรมาส 1 - 4 ในปี 2550 อยู่ที่ลิตรละ 19.33, 18.62, 16.82 บาท และ 15.29 บาท ตามลำดับ ขณะที่ปริมาณเอทานอลสำรองของผู้ค้าน้ำมันรวม 24.22 ล้านลิตร ส่วนปริมาณการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซลีน 95 เดือนตุลาคมและในช่วงวันที่ 1 - 28 พฤศจิกายน 2550 มีปริมาณ 4.67 และ 4.95 ล้านลิตรต่อวัน ตามลำดับ จากบริษัทค้าน้ำมันที่จำหน่าย จำนวน 11 บริษัท และสถานีบริการ 3,661 แห่ง โดยที่ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซลีน 91 ในช่วงเวลาเดียวกันมีปริมาณ 0.93 และ 1.08 ล้านลิตรต่อวัน จากบริษัทค้าน้ำมันที่จำหน่ายจำนวน 3 บริษัท และสถานีบริการน้ำมัน 740 แห่ง ปัจจุบันราคาขายปลีกน้ำมันแก๊สโซลีน 95 และ 91 อยู่ที่ 28.89 และ 28.09 บาทต่อลิตร ตามลำดับ ต่ำกว่าราคาน้ำมันเบนซิน 95 และ 91 อยู่ที่ 4.00 และ 3.50 บาทต่อลิตร ตามลำดับ

7. สำหรับน้ำมันไบโอดีเซล เดือนตุลาคมมีผู้ผลิตไบโอดีเซลที่ได้คุณภาพตามประกาศของกรมธุรกิจพลังงานจำนวน 6 ราย มีกำลังการผลิตรวม 950,000 ลิตรต่อวัน และราคาไบโอดีเซลในประเทศเฉลี่ยเดือนตุลาคมและพฤศจิกายน 2550 อยู่ที่ 31.17 และ 34.38 บาทต่อลิตร ตามลำดับ ส่วนปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 เดือนตุลาคม มีจำนวน 2.10 ล้านลิตรต่อวัน หรือมีการใช้ไบโอดีเซล (B100) เฉลี่ย 150,500 ลิตรต่อวัน โดยมีบริษัทน้ำมันที่จำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 จำนวน 2 ราย คือ ปตท. และ บางจาก สถานีบริการรวม 819 แห่ง ปัจจุบันใช้เงินกองทุนน้ำมันฯ ชดเชยน้ำมันดีเซลหมุนเร็วบี 5 เท่ากับ 0.10 บาทต่อลิตร ทำให้ราคาขายปลีกอยู่ที่ 28.34 บาทต่อลิตร ซึ่งต่ำกว่าน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว 1.00 บาทต่อลิตร

8. ฐานะกองทุนน้ำมันฯ ณ วันที่ 28 พฤศจิกายน 2550 มีเงินสดสุทธิ 13,496 ล้านบาท มีหนี้สิน ค่าชำระ 15,639 ล้านบาท แยกเป็นหนี้พันธบัตร 8,800 ล้านบาท หนี้เงินชดเชยตรึงราคาน้ำมันค่าชำระ 990 ล้านบาท หนี้ชดเชยราคาก๊าซ LPG 5,332 ล้านบาท ภาระดอกเบี้ย (ดอกเบี้ยพันธบัตรอายุ 3 ปี) 517 ล้านบาท ฐานะกองทุนน้ำมันสุทธิติดลบ 2,143 ล้านบาท

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 7 ขอบทวนมติเรื่องการอนุมัติเงินสนับสนุนในการดำเนินโครงการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นด้านนโยบายพลังงาน

สรุปสาระสำคัญ

1. เมื่อวันที่ 10 กันยายน 2550 คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) ได้มีมติอนุมัติเงินสนับสนุนในงบค่าใช้จ่ายอื่นๆ ประจำปีงบประมาณ 2551 ให้แก่สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) ในการดำเนินโครงการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเชื่อมั่นด้านนโยบายพลังงาน ในวงเงิน 50 ล้านบาท โดยมีระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่เดือนมกราคม - ธันวาคม 2551 แต่โครงการฯ ดังกล่าวมีสำนักงานปลัดกระทรวงพลังงาน (สป.พณ.) เป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินงาน ดังนั้นเพื่อให้เกิดความสะดวก คล่องตัว และรวดเร็วในการดำเนินโครงการยิ่งขึ้น จึงควรให้ สป.พณ. เป็นผู้เบิกจ่ายโดยตรงจากสถาบันบริหารกองทุนพลังงาน

2. ฝ่ายเลขานุการฯ ได้มีหนังสือเวียนขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการฯ ให้เปลี่ยนแปลงชื่อหน่วยงานที่ได้รับเงินสนับสนุนจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง งบค่าใช้จ่ายอื่นๆ ประจำปีงบประมาณ 2551 ในการดำเนินโครงการ ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเชื่อมั่นด้านนโยบายพลังงาน จาก "สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน" เป็น "สำนักงานปลัดกระทรวงพลังงาน" ในวงเงินงบประมาณเดิมที่ได้รับอนุมัติเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2550 ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้เห็นชอบตามข้อเสนอดังกล่าวแล้วเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2550

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 8 รายงานผลการศึกษาดูงาน ณ ประเทศสหรัฐอเมริกา

สรุปสาระสำคัญ

1. เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2549 กบง. ได้อนุมัติเงินจากกองทุนน้ำมันฯ ให้ สนพ. ในการดำเนินโครงการสนับสนุนการประสานผลักต้นนโยบายแผนพัฒนาพลังงานสู่การปฏิบัติ โดยให้มีการศึกษา ดูงานและสัมมนาเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในต่างประเทศ ต่อมา สนพ. ได้อนุมัติให้เจ้าหน้าที่ของ สนพ. และเจ้าหน้าที่จาก ธพ. เดินทางไปประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อดูงานด้านการใช้แก๊สโซฮอลล์ ในรถยนต์ และเข้าร่วมการสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง Cellulosic Ethanol and 2nd Generation Biofuels Moving to industrial-Scale Production ในระหว่างวันที่ 12-22 ตุลาคม 2550 โดยมีรายละเอียดการสัมมนาดังนี้

1.1 การพัฒนาด้านการจัดหาเชื้อเพลิงชีวภาพ (Biofuels) โดยประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มีการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาการจัดการพลังงานจากสิ่งมีชีวิต ได้แก่ การผลิตเอทานอลจากเส้นใยพืชและส่วนเหลือใช้จากพืชนามาย่อยสลายด้วยเอนไซม์ที่เหมาะสม ซึ่งจะสามารถแก้ไขปัญหาวัตถุดิบขาดแคลน และมีแหล่งวัตถุดิบให้เลือกใช้ได้มากขึ้น รวมทั้งสามารถลดต้นทุนการผลิต โดยคาดว่าจะเริ่มมีการผลิตใช้ในเชิงพาณิชย์ในปี ค.ศ. 2012

1.2 การวิจัยพัฒนาการผลิตบิวทานอลจากชีวมวลเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงแทนเอทานอลในอนาคต เนื่องจากมีคุณสมบัติดีกว่าเอทานอล มีความดันไอต่ำ ละลายในน้ำได้น้อยกว่า ให้พลังงานสูงกว่า และไม่มีปัญหาในการขนส่งทางท่อ

1.3 การวิจัยและพัฒนาการผลิตไบโอดีเซลจากสาหร่าย โดยพบว่าในสาหร่ายจะมีสารคาร์บอนสูง ซึ่งเหมาะสมในการนำมาผลิตเป็นเชื้อเพลิง (ไบโอดีเซล) ขณะเดียวกันสามารถเพาะเลี้ยงง่าย เจริญเติบโตรวดเร็วและได้ปริมาณมาก อย่างไรก็ตาม ขณะนี้อยู่ระหว่างศึกษาวิจัย คาดว่าต้องใช้เวลาอย่างต่ำ 5 ปี จึงจะสามารถนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์ได้

2. การส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอล์ในรัฐ Minnesota มีหน่วยงานหลัก 3 หน่วยงาน ที่รับผิดชอบการส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอล์ คือ 1) กระทรวงพาณิชย์ มีหน้าที่กำหนดและดูแลด้านมาตรฐานของน้ำมันชนิดต่างๆ 2) กระทรวงเกษตร มีหน้าที่ส่งเสริมการผลิตและการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพในเชิงพาณิชย์ และ 3) ศูนย์ทดสอบเครื่องยนต์ ทำหน้าที่ทดสอบและวิจัยเกี่ยวกับผลกระทบที่จะนำน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดใหม่มาใช้ในเชิงพาณิชย์ โดยมีขั้นตอนการบังคับใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้ 1) ค.ศ.1990 เริ่มการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี10 2) ค.ศ.1996 บังคับใช้ อี10 ทั่วประเทศและสถานีบริการที่จะขายน้ำมัน 3) ค.ศ.2000 เริ่มมีการใช้ อี85 4) ค.ศ.2007 เริ่มมีการใช้น้ำมัน อี20 5) ค.ศ.2013 ประกาศบังคับใช้ อี20 และ 6) ค.ศ.2015 ประกาศบังคับใช้ อี20

3. สรุปผลการสัมมนาและดูงาน ได้ดังนี้ 1) ประเทศต่างๆ ได้คิดค้นพัฒนาพลังงานทดแทนอย่างแพร่หลายเพื่อลดการพึ่งพาพลังงานจากฟอสซิล เช่น การผลิตไบโอดีเซลจากสาหร่าย การผลิตเอทานอลจากต้นพืช และคาดว่าจะสามารถนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์ได้ภายในปี ค.ศ. 2012 โดยประเทศสหรัฐอเมริกา จะกลายเป็นผู้ผลิตเอทานอลรายใหญ่ของโลก ขณะเดียวกันจะเป็นผู้ใช้รายใหญ่ด้วยเช่นกัน ส่วนแนวทางการส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอล์ในรัฐ Minnesota คือภาครัฐมีความเข้มแข็ง กำหนดนโยบายชัดเจนและมีการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินงานไปในทิศทางเดียวกัน และภาคเอกชนมีการตอบสนองต่อนโยบายของรัฐบาล ตลอดจนมีการเตรียมการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาย่างเป็นระบบ

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 9 รายงานความก้าวหน้าการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

สรุปสาระสำคัญ

1. กระทรวงพลังงานมีนโยบายส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าปิโตรเลียมจากต่างประเทศและช่วยเหลือเกษตรกรในประเทศ โดยให้มีการใช้เอทานอลทดแทน MTBE ในน้ำมันเบนซิน 95 และเนื้อน้ำมันเบนซิน 91 บางส่วน โดยมีเป้าหมายปริมาณการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ วันละ 8 ล้านลิตร ณ สิ้นปี 2550 โดยได้กำหนดมาตรการส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ดังนี้

1.1 มาตรการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ประชาชนมั่นใจว่าการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเครื่องยนต์ โดยบริษัทน้ำมันและบริษัทผลิตรถยนต์ได้ออกมารับประกันการซ่อมฟรี หากเกิดความเสียหายกับเครื่องยนต์

1.2 มาตรการจูงใจด้านผู้บริโภค โดยส่งเสริมด้านราคาด้วยการใช้เงินกองทุนน้ำมันฯ ปรับเพิ่มส่วนต่างของราคาน้ำมันเบนซินให้สูงกว่าน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 1.50 บาทต่อลิตร ตั้งแต่ต้นปี 2548 ณ ปัจจุบันส่วนต่างราคาสำหรับออกเทน 95 อยู่ที่ระดับ 4 บาทต่อลิตร และออกเทน 91 อยู่ที่ระดับ 3.50 บาทต่อลิตร

1.3 มาตรการจูงใจด้านผู้จำหน่าย มีการปรับเพิ่มค่าการตลาดน้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้สูงกว่าน้ำมันเบนซิน โดยลดการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันฯ สำหรับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ลง เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนจากราคาน้ำมันแพงและเพื่อส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ณ ปัจจุบันค่าการตลาดน้ำมัน แก๊สโซฮอล์สูงกว่าน้ำมันเบนซินประมาณลิตรละ 90 สตางค์

1.4 การเพิ่มสัดส่วนการใช้เอทานอลในน้ำมันแก๊สโซฮอล์ กระทรวงพลังงานได้ร่วมกับกระทรวงการคลัง ส่งเสริมการจำหน่ายรถยนต์ที่สามารถใช้เอทานอลเป็นเชื้อเพลิงตั้งแต่ร้อยละ 20 ขึ้นไป โดยใช้มาตรการลดภาษีสรรพสามิต ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2551

2. การส่งเสริมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ อี 10 ในช่วงปลายปี 2547 มีปริมาณจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์อยู่ที่ระดับวันละ 244,337 ลิตร หลังจากดำเนินการมาตรการส่งเสริมแก๊สโซฮอล์ตั้งแต่ปี 2548 เป็นต้นมา ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นเป็นลำดับจนเดือนพฤศจิกายน 2550 มีปริมาณจำหน่ายวันละ 6.03 ล้านลิตร มีสถานีบริการที่จำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จำนวน 3,743 แห่ง และคาดว่าปริมาณจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์เดือนธันวาคม 2550 เป็นวันละ 6.57 ล้านลิตร และมีจำนวนสถานีบริการฯ เพิ่มขึ้นเป็น 3,911 แห่ง

3. แผนดำเนินการในอนาคต ผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ ได้แก่ ปตท. และเจ็ท ที่มีหัวจ่ายน้ำมัน แก๊สโซฮอล์ 95 ครบทุกสถานีบริการแล้ว และมีแผนจะเพิ่มหัวจ่าย

น้ำมันแก๊สโซล 91 ให้มากขึ้น รวมทั้ง บริษัทบางจาก จะเพิ่มหัวจ่ายน้ำมัน แก๊สโซล 91 และมีแผนจะจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซล อี20 เป็นรายแรกใน ต้นปีหน้า ส่วนเชฟรอนจะมีหัวจ่ายน้ำมันแก๊สโซลครบทุกสถานีบริการใน เดือนธันวาคม 2550 สำหรับบางจาก เจ็ท และระยองเพียวๆ จะยกเลิกการ จำหน่ายน้ำมันเบนซิน 95 ในเดือนมกราคม 2551 ส่วนเอสโซ่จะยกเลิกการ จำหน่ายน้ำมันเบนซิน 95 ให้ได้ร้อยละ 80 ภายในปีนี้

4. เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2550 ทพ. ได้ออกประกาศกำหนดลักษณะและ คุณภาพของน้ำมัน แก๊สโซล อี20 ออกแทน 95 โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2551 เป็นต้นไป ซึ่งขณะนี้อยู่ในระหว่าง นำลงประกาศในราชกิจจานุเบกษา โดยผู้ผลิตรถยนต์ได้ประมาณการว่าภายในปี 2551 จะจำหน่ายรถยนต์ อี 20 ได้ 60,000 คัน โดยรถยนต์อี 20 จะเพิ่มขึ้นประมาณเดือนละ 5,000 คัน ปัจจุบันค่ายรถยนต์ฮอนด้าและฟอร์ดได้เปิดตัวรถยนต์อี 20 แล้ว ส่วนการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซล อี20 บริษัทบางจาก จะเริ่มจำหน่ายตั้งแต่ เดือนมกราคม 2551 โดยจะมีสถานีบริการ 5 แห่ง และบริษัท ปตท. จะมีสถานี บริการในกรุงเทพฯ 5 - 10 แห่ง ต้นปี 2551 และจะทยอยเปิดให้ครบ 20 แห่ง ภายในปี 2551

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 10 รายงานความก้าวหน้าการส่งเสริมการใช้ NGV ในยานยนต์

สรุปสาระสำคัญ

1. กระทรวงพลังงาน มีมาตรการส่งเสริมการใช้ NGV ในภาคการขนส่ง 3 ส่วน ได้แก่ 1) การพัฒนาบุคลากร 2) การกำหนดกฎระเบียบ กฎหมาย และ 3) การส่งเสริมด้านธุรกิจ NGV

2. การพัฒนาบุคลากร ได้ดำเนินโครงการต่างๆ ประกอบด้วย

2.1 โครงการเสริมสร้างช่างชำนาญการติดตั้งอุปกรณ์ NGV เพื่อเพิ่มจำนวนช่างชำนาญการติดตั้งอุปกรณ์ NGV ให้เพียงพอต่อความต้องการในอนาคต โดยจัดฝึกอบรมภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติให้ประชาชนที่สนใจ โดยการดำเนินงานที่ผ่านมา มีผู้ผ่านการฝึกอบรมจำนวน 480 คน โดยในปี 2551 ตั้งเป้าหมายไว้ 400 คน

2.2 โครงการผลิตวิทยากรติดตั้งอุปกรณ์ NGV (Training the Trainer) โดยร่วมมือกับกรมพัฒนาฝีมือแรงงานในการฝึกอบรมข้าราชการ/พนักงานเพื่อเป็นวิทยากรสอนการฝึกอบรมช่างติดตั้งอุปกรณ์ NGV ให้กระจายไปทั่วประเทศ โดยมีเป้าหมายในปี 2551 ให้มีผู้ผ่านการฝึกอบรมจำนวน 150 คน

2.3 โครงการเสริมสร้างผู้ตรวจและทดสอบรถยนต์ NGV โดยร่วมมือกับสำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษาและกรมการขนส่งทางบก เพื่อเพิ่มจำนวนสถานที่ตรวจและทดสอบรถยนต์ NGV ทั่วประเทศ โดยฝึกอบรมให้กับเจ้าหน้าที่ของวิทยาลัยเทคนิค พร้อมทั้งจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ตรวจและทดสอบให้ ปัจจุบันมีสถานที่ตรวจและทดสอบ 40 แห่ง ส่วนใหญ่อยู่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยมีเป้าหมายในปี 2551 ที่จะพัฒนาวิทยาลัยเทคนิคเพิ่มขึ้นอีก 35 จังหวัด

3. การกำหนดกฎระเบียบและกฎหมาย โดยได้พัฒนากฎหมายเพื่อกำกับดูแลการประกอบธุรกิจเกี่ยวกับก๊าซธรรมชาติให้เกิดความปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งปัจจุบันมีกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแล 1 ฉบับคือ กฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของสถานีบริการ NGV ส่วนที่เหลืออยู่ในระหว่างดำเนินการ และเนื่องจากปัจจุบันก๊าซธรรมชาติที่เข้ามาจากแหล่งที่แตกต่างกัน ทำให้คุณภาพของก๊าซแตกต่างกันด้วย ดังนั้นจึงได้ดำเนินการกำหนดมาตรฐานคุณภาพของก๊าซธรรมชาติให้อยู่ในมาตรฐานที่สามารถยอมรับได้ทั้งผู้ประกอบการและผู้บริโภค โดยได้จัดตั้งศูนย์ทดสอบอุปกรณ์ NGV เพื่อทำหน้าที่ตรวจรับรองถังและอุปกรณ์ NGV ตามกฎหมาย โดยขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างอาคารและการจัดหาเครื่องมือของผู้รับจ้าง

4. การส่งเสริมด้านธุรกิจ NGV กระทรวงพลังงานร่วมมือกับ ปตท. ดำเนินการส่งเสริมการใช้ NGV ในภาคการขนส่งทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดโดยเน้นกลุ่มเป้าหมายที่ใช้เชื้อเพลิงจำนวนมาก

4.1 ต่างจังหวัด มีกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ รถบรรทุก หัวลากและรถโดยสารบขส. โดยจัดเงินทุนหมุนเวียนให้กู้ยืมเพื่อตัดแปลงเครื่องยนต์มาใช้ NGV ในอัตราดอกเบี้ยต่ำ ซึ่งปัจจุบันมีรถบรรทุกและรถโดยสารเข้าร่วมโครงการแล้วกว่า 3,000 คัน ทั้งนี้ ปตท. ได้ก่อสร้างสถานีบริการ NGV เพื่อให้บริการตามเส้นทางหลักทั่วประเทศกว่า 90 สถานี

4.2 กรุงเทพฯ และปริมณฑล รถยนต์ที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ รถโดยสารขสมก. รถร่วมบริการ รถแท็กซี่และรถตุ๊กตุ๊ก โดยมีรถที่เปลี่ยนแปลงเป็นรถ NGV แล้วกว่า 20,000 คัน และมีสถานีบริการ NGV ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลกว่า 100 สถานี

4.3 โครงการส่งเสริมการใช้ NGV ในรถแท็กซี่ เพื่อให้รถแท็กซี่ที่ใช้ LPG เปลี่ยนเป็น NGV มีเป้าหมายจำนวน 50,000 คัน ภายในปี 2552 โดยได้จัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงในรถแท็กซี่ มีหน้าที่กำหนดมาตรการส่งเสริม สนับสนุนและเสนอแนะนโยบายเพื่อผลักดันให้รถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลเปลี่ยนมาใช้ NGV เป็นเชื้อเพลิง ซึ่งได้กำหนดมาตรการต่างๆ ดังนี้ 1) มาตรการสนับสนุนด้านนโยบาย ได้แก่ การปรับเพิ่มราคา LPG, ให้สถานีบริการ LPG ของรถแท็กซี่เปลี่ยนเป็น NGV ฟรี, รถแท็กซี่ NGV ติดตั้งฟรี จำนวน 50,000 คัน และรถแท็กซี่จดทะเบียนใหม่ต้องใช้ NGV เป็นต้น 2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ การเพิ่มสถานีบริการ NGV อีก 149 แห่งภายในปี 2552, เปลี่ยนสถานีบริการ LPG เป็นสถานีบริการ NGV, รับรองผู้ติดตั้งมาตรฐานฯ เพิ่มขึ้นอีก 26 แห่ง, เพิ่มรถขนส่งก๊าซ NGV อีก 660 คัน ภายในปี 2552

5. ผลการดำเนินงาน ณ ปัจจุบัน สรุปได้ดังนี้ 1) จำนวนรถ NGV รวม 51,121 คัน 2) จำนวนสถานีบริการ NGV รวม 188 แห่ง 3) จำนวนสถานที่ตรวจและทดสอบฯ ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล 32 แห่ง ต่างจังหวัด 8 แห่ง รวมทั้งสิ้น 40 แห่ง และ 4) จำนวนผู้ติดตั้งมาตรฐานฯ ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล 18 แห่ง ต่างจังหวัด 3 แห่ง รวมทั้งสิ้น 21 แห่ง

6. แผนการดำเนินงานในอนาคต มีดังนี้ 1) เพิ่มสถานีบริการ NGV ในกรุงเทพฯ และปริมณฑลจำนวน 149 แห่ง ภายในปี 2552 ส่วนต่างจังหวัดอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง 33 แห่ง 2) เพิ่มจำนวนสถานที่ตรวจและทดสอบฯ โดยเฉพาะในต่างจังหวัด ปัจจุบันกำลังดำเนินการฝึกอบรมให้วิทยาลัยเทคนิค 20 จังหวัด และ 3) เพิ่มจำนวนผู้ติดตั้งมาตรฐานฯ ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล จำนวน 26 แห่ง และกำหนดหลักเกณฑ์การรับรอง สำหรับศูนย์บริการติดตั้งสาขาและสำหรับผู้ติดตั้งรถยนต์ขนาดใหญ่

มติของที่ประชุม

ที่ประชุมรับทราบ
