



**มติคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน  
ครั้งที่ 8/2551 (ครั้งที่ 33)  
วันจันทร์ที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2551 เวลา 14.00 น.  
ณ ห้องประชุมบูรรอด-นิธิพัฒน์ ชั้น 11 อาคาร 7 กระทรวงพลังงาน**

---

- ข้อเสนอการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) จากกรณีที่พนักงานการรถไฟหยุดงาน
  - การยกเลิกการสนับสนุนน้ำมันดีเซลราคาถูกให้กับ ขสมก./รถร่วมบริการ
- 

ปลัดกระทรวงพลังงาน (นายพรชัย รุจิประภา) กรรมการ เป็นประธานในที่ประชุม  
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (นายวีระพล จิรประดิษฐกุล)  
กรรมการและเลขานุการ

---

ปลัดกระทรวงพลังงาน (นายพรชัย รุจิประภา) ได้แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า  
เนื่องจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานในฐานะประธานกรรมการบริหาร  
นโยบายพลังงานติดราชการ จึงได้มอบให้ปลัดกระทรวงพลังงานทำหน้าที่  
ประธานในที่ประชุม

---

**เรื่องที่ 1 ข้อเสนอการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) จากกรณีที่พนักงานการรถไฟหยุดงาน**

**สรุปสาระสำคัญ**

เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2551 พนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยได้หยุดงาน และรถไฟได้หยุดการเดินรถทั่วประเทศ ซึ่งได้ส่งผลกระทบต่อการใช้งาน เชื้อเพลิงและก๊าซ LPG ไปยังคลังภูมิภาค

1.1 เนื่องจากการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงไปยังคลังภูมิภาค และสถานีบริการ ต่างๆ ในเขตภาคใต้ ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางเรือ สำหรับภาคเหนือ ภาค ตะวันออกเฉียงเหนือและภาคกลางจะเป็นการขนส่งทางท่อไปยังคลังลำลูกกา และคลังสระบุรีของบริษัทท่อส่งปิโตรเลียมไทย และคลังบางปะอินของบริษัท ขนส่งน้ำมัน ทางท่อ โดยที่การขนส่งทางรถไฟจะส่งไปยังคลังภาคเหนือและ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีปริมาณประมาณร้อยละ 15 ของความต้องการ ใช้ในภาคหรือประมาณ 2 ล้านลิตรต่อวัน โดยปริมาณน้ำมันสำรอง ณ คลัง น้ำมันของผู้ค้าน้ำมันและสถานีบริการมีเพียงพอใช้ได้ประมาณ 3 - 5 วัน สำหรับการแก้ไขปัญหาการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงไปยังภาคเหนือและภาค ตะวันออกเฉียงเหนือสามารถให้การขนส่งทางรถยนต์แทนการขนส่งทางรถไฟ ได้ ซึ่งคิดเป็นจำนวนรถยนต์ที่ต้องใช้ประมาณ 55 คัน (รถยนต์ขนส่งน้ำมัน ความจุคันละ 36,000 ลิตร) ดังนั้น การหยุดเดินรถของการรถไฟฯ จะไม่ ก่อให้เกิดการขาดแคลนน้ำมัน

1.2 การขนส่งก๊าซ LPG ไปยังคลังภาคกลางซึ่งเป็นการขนส่งทางรถยนต์ ส่วน ภาคใต้จะเป็นการขนส่งทางเรือ และพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการหยุดเดิน รถไฟคือภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งปัจจุบันมี ปตท. เพียงราย เดียวที่ดำเนินการขนส่งทางรถไฟไปยังพื้นที่ดังกล่าว แต่เนื่องจากนโยบาย ของรัฐ ที่ต้องการให้มีราคาขายส่งราคาเดียวกัน จึงกำหนดให้ ปตท. เป็นผู้ ได้รับขดเชยการนำเข้าและขนส่งแต่เพียง ผู้เดียว ทำให้ผู้ค้าก๊าซ LPG รายอื่น ต้องพึ่งพา ปตท. ในการจัดหาก๊าซ LPG และต้องรับก๊าซ LPG จากคลัง ภูมิภาคของ ปตท. สำหรับการแก้ไขปัญหาในเบื้องต้นได้ขอความร่วมมือให้ ผู้ค้าก๊าซ LPG ที่มีรถบรรทุกช่วยขนส่งก๊าซ LPG ไปยังภูมิภาคแทนรถไฟ โดย จะสามารถเพิ่มศักยภาพการขนส่งได้ 755 คันต่อวัน แต่ยังมีข้อจำกัดของขีด ความสามารถในการจ่ายก๊าซ LPG ทางรถยนต์จากคลังต้นทาง คือ คลังบ้าน โรงโป๊ะของ ปตท. ที่มี bay รับรถบรรทุกเพียง 5 bay ซึ่งไม่เพียงพอต่อการ ทดแทนการขนส่งทางรถไฟ ทำให้การจัดส่งก๊าซ LPG ไปยังภาคเหนือและ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้อีกประมาณ 900 คัน ต่อวัน แต่ ปตท. จะนำก๊าซ LPG จากแหล่งลานกระบือเข้ามาเสริมอีก 200 คัน ต่อวัน จึงทำให้การขาดแคลนลดลงเหลือ 700 คันต่อวัน

2. การดำเนินการในช่วงแรกสามารถนำก๊าซ LPG สำรอง ณ คลังนครสวรรค์ และคลังลำปาง ออกมาจ่ายขดเชยในส่วนที่ขาด ซึ่งจะเพียงพอใช้ได้เพียง 3 วัน แต่หากการหยุดเดินรถของการรถไฟฯ ยืดเยื้อ ซึ่งอาจทำให้ภาคเหนือจะ

เริ่มเกิดการขาดแคลนได้ตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2551 สำหรับคลังขอนแก่นได้เริ่มเกิดปัญหาการขาดแคลนตั้งแต่วันที่ 29 สิงหาคม 2551 เป็นต้นมา เนื่องจากกำลังซ่อมแซมถังก๊าซ LPG จำนวน 1 ถัง ทำให้ปริมาณสำรองอยู่ในระดับต่ำ 800 ตัน ขณะที่มีความต้องการจ่ายจากคลังแห่งนี้วันละ 1,000 ตัน ซึ่งได้แก้ปัญหาโดยประสานผู้ค้ารายอื่นให้ขนก๊าซ LPG ขึ้นไปด้วยตนเอง บางส่วนเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนในเบื้องต้น

3. เพื่อแก้ไขปัญหาคอขวดในการจ่ายก๊าซที่คลังบ้านโรงโม่ จังหวัดชลบุรี โดยการเพิ่มขีดความสามารถในการจ่ายก๊าซทางรถยนต์ ซึ่งใช้คลังก๊าซของผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 เอกชนที่ตั้งอยู่บริเวณชายฝั่ง เช่น คลังบางปะกง คลังบางจะเกร็ง และคลังในกรุงเทพฯ เพื่อขนส่งก๊าซ LPG ทางเรือไปที่คลังเอกชนและจ่ายก๊าซทางรถยนต์ไปยังภูมิภาค ซึ่งสามารถทำให้เกิดความเพียงพอที่จะทดแทนการขนส่งทางรถไฟได้ทั้งหมด แต่ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นคือการขนส่งก๊าซ LPG จากคลังต้นทางที่เป็นของผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 รายอื่น จะไม่ได้รับขีดเขยค่าขนส่งเช่นเดียวกับการขนส่งจากคลังต้นทางของ ปตท. ที่บ้านโรงโม่ไปยังคลังก๊าซ ปตท. ในภูมิภาค

4. ตามมติคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) ที่ใช้อยู่ปัจจุบันได้กำหนดให้จ่ายชดเชยได้เฉพาะกรณีการขนส่งที่คลังต้นทางของ ปตท. ในจังหวัดชลบุรีไปยังคลังปลายทางของ ปตท. เท่านั้น ดังนั้น เพื่อให้สามารถจ่ายชดเชยค่าขนส่งจากคลังชายฝั่งของผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 รายอื่นที่รับก๊าซ LPG ทางเรือจากคลังเขาบ่อยาเพื่อขนส่งทางรถยนต์ต่อไปยังคลังภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ คลังบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา คลังบางจะเกร็ง จังหวัดสมุทรสงคราม และคลังในกรุงเทพฯ ได้ จึงจำเป็นต้องขอความเห็นชอบจาก กบง. ดังนี้

1) เห็นชอบให้มีการจ่ายชดเชยค่าขนส่งให้กับ ปตท. จากคลังต้นทางในจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดสมุทรสงครามและกรุงเทพฯ

2) เห็นชอบร่างประกาศ กบง. เรื่อง การกำหนดค่าขนส่งก๊าซไปยังคลังก๊าซต่างๆ ทั้งนี้ให้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2551 เป็นต้นไป และมอบหมายให้ สนพ. รับผิดชอบดำเนินการออกประกาศต่อไป

3) มอบหมายให้เจ้าหน้าที่กระทรวงพลังงานเป็นผู้รับรองการจ่ายก๊าซ LPG จากคลังต้นทางและกำหนดให้รถขนส่งก๊าซ LPG ต้องไปแสดงตัว ณ คลังปลายทางของ ปตท. ที่จังหวัดขอนแก่น นครสวรรค์ และลำปาง (เช่นเดียวกับกรณีโอนคลัง)

4) เห็นชอบให้ประธาน กบง. เป็นผู้ประกาศกำหนดเวลาสิ้นสุดมาตรการ

5) มอบหมายให้สถาบันบริหารกองทุนพลังงานรับไปดำเนินการกำหนด รายละเอียดหลักเกณฑ์การจ่ายชดเชยค่าขนส่ง

### **มติของที่ประชุม**

1. เห็นชอบให้มีการจ่ายชดเชยค่าขนส่งก๊าซไปยังคลังก๊าซต่างๆ ให้กับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) จากคลังจังหวัดฉะเชิงเทรา คลังจังหวัดสมุทรสงคราม และคลังในกรุงเทพมหานครโดยรถยนต์ เนื่องจากพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยหยุดงานประท้วงรัฐบาล ทำให้รถไฟทั่วประเทศไม่สามารถให้บริการได้และส่งผลกระทบต่อการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) ไปยังคลังภูมิภาค

2. เห็นชอบให้สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานรับไปดำเนินการออก ประกาศคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน เรื่อง การกำหนดค่าขนส่งก๊าซไปยังคลังก๊าซต่างๆ (เพิ่มเติม) โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2551 เป็นต้นไป

3. เห็นชอบให้ประธานกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน เป็นผู้ประกาศ กำหนดเวลาสิ้นสุดมาตรการเมื่อสถานการณ์การรถไฟแห่งประเทศไทยหยุดเดินรถไฟคลี่คลายลงและบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) สามารถดำเนินการขนส่งทางรถไฟได้

---

## **เรื่องที่ 2 การยกเลิกการสนับสนุนน้ำมันดีเซลราคาถูกให้กับ ขสมก./รถร่วมบริการ**

### **สรุปสาระสำคัญ**

1. เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2551 กบง. ได้มีมติจัดสรรน้ำมันดีเซลราคาถูกที่ได้รับการช่วยเหลือจาก โรงกลั่นน้ำมัน จำนวน 122 ล้านลิตรต่อเดือน เป็นเวลา 6 เดือน (มิถุนายน - พฤศจิกายน 2551) โดยมีราคาถูกกว่าน้ำมันดีเซลปกติ 3 บาทต่อลิตร ให้กระทรวงคมนาคม จำนวน 1 ล้านลิตรต่อวัน เพื่อช่วยเหลือรถหมวด 1 (รถโดยสารในเมือง เช่น ขสมก. และรถร่วมบริการ) และหมวด 4 (รถโดยสารในเขตจังหวัด(ชานเมือง)) ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล จำนวน ประมาณ 14,600 คัน จำหน่ายผ่านจุดจำหน่ายน้ำมันของสถาบันบริหารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) โดยให้การช่วยเหลือจนกว่าได้ข้อยุติของศาลปกครองในกรณีขอปรับขึ้นค่าโดยสารหรือจำนวนน้ำมันที่ได้รับการจัดสรรหมดลง แล้วแต่เหตุการณ์ใดจะเกิดขึ้นก่อน

2. ศาลปกครองสูงสุดได้พิจารณากรณีนายบุญชัย รุ่งเรืองไพศาลสุข ยื่นฟ้องคดีคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก เป็นจำเลยที่ 1 รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นจำเลยที่ 2 และขออำนาจศาลปกครองชั้นต้นเพื่อคุ้มครองชั่วคราว ระวังการขึ้นค่าโดยสารของ ขสมก. ตั้งแต่วันที่ 28 พฤษภาคม 2551 ตามคดีหมายเลข 811/2551 เป็นต้นมา ต่อมาศาลปกครองสูงสุด ได้มีคำสั่งที่ 505/2551 ลงวันที่ 26 สิงหาคม 2551 กลับคำสั่งของศาลปกครองชั้นต้น เป็นให้ยกคำขอทุเลาการบังคับเฉพาะที่เกี่ยวกับการกำหนด (ปรับปรุง) อัตราค่าโดยสารประจำทางหมวด 1 ในเขตกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียงที่มีเส้นทางต่อเนื่อง และหมวด 4 กรุงเทพมหานคร ทำให้ ขสมก. สามารถปรับขึ้นค่าโดยสารได้

3. ต่อมา บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้มีหนังสือแจ้งว่าหลังจากที่ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำสั่งข้างต้น ปตท. ได้ดำเนินการยกเลิกการสนับสนุนน้ำมันดีเซลราคาถูกให้กับ ขสมก./รถร่วมบริการ ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2551 เป็นต้นไป

### **มติของที่ประชุม**

ที่ประชุมรับทราบ

---