



มติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ
ครั้งที่ 8/2543 (ครั้งที่ 78)
วันพฤหัสบดีที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2543 เวลา 9.30 น.
ณ ห้องประชุม 301 ตึกบัญชาการ ทำเนียบรัฐบาล

1. สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง
2. ผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลว
3. แนวทางการขยายการใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคการขนส่งและภาคอุตสาหกรรม
4. มาตรการบรรเทาผลกระทบจากราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นในภาคขนส่ง
5. การศึกษาการกำหนดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของโรงกลั่น
6. การจำหน่ายน้ำมันสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง
7. ข้อเสนอการลดระดับราคาน้ำมันโดยการผ่อนปรนข้อกำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง
8. ข้อเสนอมาตรการช่วยเหลือเกษตรกรจากผลกระทบราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น

นายศุภชัย พานิชภักดิ์ รองนายกรัฐมนตรี ประธานกรรมการ
นายเมตตา บันเทิงสุข รองเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ แทน
เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ กรรมการและเลขานุการ

เรื่องที่ 1 สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

สรุปสาระสำคัญ

1. ราคาน้ำมันดิบในเดือนสิงหาคมได้ปรับตัวสูงขึ้น 3 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล เนื่องจากปริมาณสำรองของสหรัฐอเมริกาดลดลงต่ำสุดในรอบ 24 ปี ประกอบกับได้เริ่มมีการสำรองน้ำมันเพื่อใช้ในฤดูหนาว และกลุ่ม โอเปคมีได้เพิ่ม ปริมาณการผลิตขึ้นอีกโดยจะรอผลการหารือในการประชุมเดือนกันยายนที่กรุงเวียนนา นอกจากนี้ยังมีแนวโน้มที่ซาอุดีอาระเบียจะลดการส่งออกในเดือนกันยายนนี้ ในช่วงครึ่งหลังของเดือนสิงหาคมราคาน้ำมันเริ่ม ทรงตัว โดยราคาน้ำมันดิบในวันที่ 24 สิงหาคม 2543 อยู่ในระดับ 27.5-33.1 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล

2. ราคาผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปตลาดจรสิงคโปร์ได้ปรับตัวสูงขึ้นตามราคาน้ำมันดิบ และจากภาวะตลาดน้ำมันในเอเชียแปซิฟิกเกิดการดึงตัวจากการหยุดกลั่นของโรงกลั่นในคูเวต อินโดนีเซีย และมาเลเซีย ทำให้มาเลเซีย อินโดนีเซีย และประเทศอื่นที่มีปริมาณสำรองต่ำ ต้องเข้ามาซื้อน้ำมันในตลาดจร ส่งผลให้การจัดหาน้ำมันสำเร็จรูปค่อนข้างตึงตัว ราคาน้ำมันสำเร็จรูปจึงได้เพิ่มสูงกว่าราคาน้ำมันดิบ โดยราคาน้ำมันเบนซินช่วงครึ่งแรกของเดือนปรับตัวสูงขึ้น 3 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ต่อมาเมื่อน้ำมันเบนซินเริ่มออกสู่ตลาด ทำให้ราคาลดลง 1 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ส่วนการจัดหาน้ำมันก๊าดและดีเซลถูกจำกัด ในขณะที่ความต้องการเริ่มสูงขึ้นเนื่องจากการเตรียมสำรองเพื่อใช้ในฤดูหนาว โดยราคาได้ปรับตัวสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปลายเดือนก่อน 6 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล และ 9 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ น้ำมันเตาราคาปรับตัวสูงขึ้น 2.7 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ราคาน้ำมันเบนซินออกเทน 95, 92 ก๊าด ดีเซล และเตา ณ วันที่ 24 สิงหาคม 2543 อยู่ในระดับ 37.7 , 36.4 , 42.0, 41.0 และ 25.8 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ตามลำดับ

3. ราคาขายปลีกน้ำมันสำเร็จรูปของไทยในเดือนสิงหาคมปรับขึ้น 3 ครั้ง รวม 90 สตางค์/ลิตร แต่เป็นการปรับขึ้นต่ำกว่าต้นทุนที่แท้จริง เนื่องจากผู้ค้าน้ำมันได้ชะลอการปรับราคาขายปลีกไว้ โดยราคาน้ำมัน ณ วันที่ 23 สิงหาคม 2543 น้ำมันเบนซินออกเทน 95, 91 และดีเซลหมุนเร็วอยู่ที่ระดับ 17.09, 16.09 และ 14.19 บาท /ลิตร ตามลำดับ ส่วนราคาน้ำมันดีเซลของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) ต่ำกว่าผู้ค้ารายอื่นอยู่ 0.30 บาท/ลิตร โดยมีราคาอยู่ที่ 13.89 บาท/ลิตร ค่าการตลาดในเดือนสิงหาคมลดต่ำลงจนติดลบ โดยค่าการตลาดเฉลี่ยของทุกผลิตภัณฑ์อยู่ในระดับ 0.1867 บาท/ลิตร และเนื่องจากราคาน้ำมันดิบปรับตัวสูงขึ้นน้อยกว่าราคาน้ำมันสำเร็จรูป ทำให้ค่าการกลั่นในเดือนสิงหาคมเคลื่อนไหวในระดับ 5 - 6 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล (1.3-1.6 บาท/ลิตร)

4. ราคาน้ำมันในตลาดโลกช่วงไตรมาส 4 คาดว่ายังคงมีความผันผวนต่อไปอีก เนื่องจากปริมาณสำรองค่อนข้างตึงตัว ประกอบกับการเริ่มเข้าสู่ช่วงฤดูหนาวทำให้ประเทศต่างๆ เริ่มสำรองน้ำมันเพื่อไว้ใช้ในฤดูหนาว ซึ่งจะทำให้ราคาน้ำมันในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้น หากกลุ่มโอเปคเพิ่มปริมาณการผลิตขึ้นอีก ตลาดก็จะผ่อนคลาย ความตึงตัวลง โดยภาพรวมแล้วราคาน้ำมันในตลาดโลกจะยังคงอยู่ในระดับสูง ราคาน้ำมันเบนซินจะเริ่มอ่อนตัวลงแต่ดีเซลจะปรับตัวสูงขึ้นตามฤดูกาล ส่วนราคาน้ำมันในประเทศไทยนั้น เมื่อโรงกลั่นต่างๆ กลับมากลั่นตามปกติราคาก็จะอ่อนตัวลง

5. ในเดือนสิงหาคมราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวในตลาดโลกทรงตัวอยู่ที่ระดับ 297 เหรียญสหรัฐ/ตัน ส่วนในประเทศอยู่ที่ระดับ 12.16 บาท/กก. ซึ่งอัตราเงินชดเชยจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ที่ระดับ 7.5 บาท/กก. หรือ 1,026 ล้านบาท/เดือน แนวโน้มของราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวในตลาดโลกจะอยู่ที่ระดับ 290-295 เหรียญสหรัฐ/ตัน และจะปรับตัวสูงขึ้นในช่วงฤดูหนาว โดยในไตรมาส 4 ของปีที่แล้วราคาเคลื่อนไหวอยู่ที่ระดับ 300-330 เหรียญสหรัฐ/ตัน

6. ฐานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในเดือนสิงหาคม มีเงินคงเหลือ 1,860 ล้านบาท จากรายรับ 583 ล้านบาท/เดือน และรายจ่ายเพื่อชดเชยราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลว

1,026 ล้านบาท/เดือน ทำให้มียอดค้างชำระรอการ เบิกจ่าย ณ สิ้นเดือนกรกฎาคม 2543 เท่ากับ 2,005 ล้านบาท ปัจจุบันกองทุนฯ จึงมีฐานะติดลบ 145 ล้านบาท

มติของที่ประชุม

- ที่ประชุมรับทราบ

เรื่องที่ 2 ผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลว

สรุปสาระสำคัญ

1. คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 7/2543 (ครั้งที่ 77) เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2543 ได้พิจารณาเรื่องการแก้ไขปัญหาราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลว และมีความเห็นว่เพื่อให้กองทุน น้ำมันเชื้อเพลิงสามารถตรึงราคาก๊าซหุงต้มที่ใช้ในครัวเรือนออกไปจนถึงสิ้นปี ประกอบกับนโยบายที่จะส่งเสริมให้ภาคอุตสาหกรรมและรถยนต์ที่ใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิงเปลี่ยนไปใช้ก๊าซธรรมชาติแทน จึงมีมติให้ ยกเลิกการจ่ายเงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงชดเชยราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่ใช้ในภาคอุตสาหกรรมและ รถยนต์ ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2543 เป็นต้นไป โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการกำหนดระเบียบปฏิบัติต่อไป

2. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สพช.) ได้จัดประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ประกอบการเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติ และผลกระทบของการดำเนินการ ในวันที่ 22 สิงหาคม 2543 สรุปผลการหารือ ได้ดังนี้

2.1 ผลกระทบที่เกิดจากราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่แตกต่างกัน 7.5 บาท/กก.หรือ 4.05 บาท/ลิตร จะทำให้มีการ ลักลอบการถ่ายเทก๊าซฯ จนอาจจะก่อให้เกิดอันตรายขึ้นได้ หรืออาจมีการใช้ถังก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่ใช้ในครัวเรือนไปใช้ในรถยนต์โดยตรง

2.2 ต้นทุนการผลิตในภาคอุตสาหกรรมหลายประเภทจะเพิ่มสูงขึ้น โดยส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก การยกเลิกชดเชยราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวจะทำให้ต้นทุนปรับตัวสูงขึ้นทันทีร้อยละ 70 หรือ เกือบเท่าตัว

2.3 ในขณะที่ก๊าซปิโตรเลียมเหลวยังได้รับการชดเชยจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงจะทำให้ โรงงานอุตสาหกรรมเปลี่ยนไปใช้ก๊าซบรรจุถังสำหรับใช้ในครัวเรือนแทน ซึ่งอาจก่อให้เกิดการขาดแคลนถังก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่ใช้ในครัวเรือนและทำให้ภาระการชดเชยของกองทุนน้ำมันฯ ลดลงไม่มากนัก

2.4 ระดับราคาที่แตกต่างกันมากจะจูงใจให้ผู้ค้าก๊าซฯ กระทำผิดในการลักลอบถ่ายเทหรือ ใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวผิดวัตถุประสงค์ ซึ่งจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และการตรวจสอบของหน่วยงานราชการอาจไม่ทั่วถึง

3. การยกเลิกจ่ายเงินชดเชยก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่ใช้ในอุตสาหกรรมและรถยนต์ จะต้องมีการกำหนดราคาขายส่งเป็นสองราคา ทำให้การซื้อขายในระดับขายส่งมีความยุ่งยาก เพราะผู้ขายส่งไม่สามารถทราบได้ว่าผู้ซื้อจะนำไปใช้เป็นก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่ใช้ในครัวเรือนหรือใช้ในอุตสาหกรรม ดังนั้น เพื่อมิให้เกิดปัญหาดังกล่าว ผู้ค้าก๊าซฯ จึงได้เสนอให้เลื่อนการยกเลิกชดเชยก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่ใช้ในอุตสาหกรรมและรถยนต์ออกไปก่อน และหากจำเป็นต้องปรับราคาขายส่งและขายปลีกก๊าซปิโตรเลียมเหลวก็ให้ดำเนินการเปลี่ยนแปลงในอัตราเดียวกันทั้งระบบ เพื่อป้องกันการใช้ผิดวัตถุประสงค์

4. รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสาวิตร โภธิวิหค) ในฐานะประธานคณะกรรมการพิจารณานโยบายพลังงาน ได้ประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมโยธาธิการ กรมทะเบียนการค้า การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) และ สพช. เพื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมของการยกเลิกการชดเชยราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่ใช้ในอุตสาหกรรมและรถยนต์ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2543 เป็นต้นไป สรุปความเห็นและ ข้อเสนอได้ดังนี้

4.1 การยกเลิกการชดเชยราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่ใช้ในอุตสาหกรรมและรถยนต์สามารถแบ่งเบาภาระของกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้เพียงเล็กน้อย แต่จะทำให้เกิดการลักลอบถ่ายเทก๊าซฯ และใช้ก๊าซฯ ผิดวัตถุประสงค์ ซึ่งจะก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

4.2 ต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นทันทีจะส่งผลให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ และผู้ประกอบการรับจ้างก็ไม่สามารถปรับอัตราค่าโดยสารขึ้นได้

4.3 รัฐได้ให้การชดเชยหรือลดราคาน้ำมันให้กับหลายภาคการผลิต ได้แก่ กลุ่มประมง เกษตรกร อุตสาหกรรมขนาดเล็ก รถบรรทุก เป็นต้น ดังนั้น ในภาคการผลิตที่ใช้ก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิงก็ควรที่จะได้รับการช่วยเหลือเช่นกัน

4.4 ปตท. ซึ่งได้รับการชดเชยราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวรายใหญ่ได้ยินยอมให้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงชะลอการจ่ายเงินชดเชยให้ ปตท. ล่าช้าออกไป จนกว่ากองทุนฯ จะมีสถานะคล่องตัวจนสามารถจ่ายชำระหนี้ได้

4.5 การดำเนินนโยบายอุดหนุนราคาหรือยกเลิกการควบคุมราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวควรดำเนินการในลักษณะค่อยเป็นค่อยไปและทำพร้อมกันทั้งระบบหรือทุกภาคการใช้ก๊าซฯ โดยอาจทยอยปรับลดอัตราชดเชยหรือปรับขึ้นราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวในอัตราร้อยละ 10 ทุกไตรมาส หรือร้อยละ 10-15 ทุกครึ่งปี เป็นต้น

4.6 ควรส่งเสริมให้รถแท็กซี่หรือรถตุ๊กตุ๊กเปลี่ยนจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซปิโตรเลียมเหลว ไปใช้ก๊าซธรรมชาติแทน เนื่องจากหลังการยกเลิกการควบคุมราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวแล้ว ราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวจะสูงขึ้นมาก ในขณะที่ราคาก๊าซธรรมชาติจะมีราคาต่ำกว่า

มติของที่ประชุม

1. ให้ยกเลิกมติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2543 ที่ให้ยกเลิกการจ่ายชดเชยราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่ใช้ในอุตสาหกรรมและรถยนต์ ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2543 โดยให้คงการจ่ายชดเชยจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไว้เช่นเดิม เพื่อเป็นการตรึงราคาจำหน่ายออกไประยะหนึ่งเช่นเดียวกับก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่ใช้ในครัวเรือน
2. ให้ ปตท. เร่งโครงการสนับสนุนการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงในยานยนต์ให้เร็วขึ้น โดยอาจเริ่มทดลองใช้ในรถแท็กซี่ก่อน
3. มอบหมายให้ สพช. และ ปตท. รับผิดชอบพิจารณา ความเหมาะสมของการปรับลดการชดเชยจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง หรือปรับขึ้นราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวทั้งระบบ โดยให้ใช้หลักการของการทยอยปรับ เพื่อให้ผู้บริโภคสามารถปรับตัวตามต้นทุนที่เปลี่ยนไปได้ โดยอาจใช้แนวทางของการปรับร้อยละ 10 ทุกไตรมาสหรือ ร้อยละ 10-15 ทุกครึ่งปี เป็นต้น

เรื่องที่ 3 แนวทางการขยายการใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคการขนส่งและภาคอุตสาหกรรม

สรุปสาระสำคัญ

1. คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2543 เห็นชอบตามมติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2543 ในการเร่งรัดการดำเนินมาตรการปรับเปลี่ยนพลังงานจากการใช้น้ำมันมาเป็นก๊าซธรรมชาติให้มากขึ้นทั้งในภาคการผลิตไฟฟ้า ภาคอุตสาหกรรม และภาคการขนส่ง โดยมอบหมายให้ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) เร่งดำเนินการขยายการใช้ก๊าซธรรมชาติในลักษณะของ Compressed Natural Gas : CNG เพื่อใช้ในรถยนต์ (Natural Gas for Vehicle : NGV) และดำเนินโครงการระบบท่อจำหน่ายก๊าซธรรมชาติรอบกรุงเทพฯ และปริมณฑล
2. เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2543 คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ได้มีมติในเรื่องการแก้ไขปัญหาราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวโดยให้มีการจ่ายเงินชดเชยเฉพาะก๊าซที่ใช้ในการหุงต้ม โดยให้ยกเลิกการจ่ายเงินชดเชยสำหรับก๊าซที่ใช้ในรถยนต์และอุตสาหกรรมตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2543 ซึ่งจากการประเมินความเป็นไปได้และผลกระทบจากการจ่ายเงินชดเชยก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่ใช้ในรถยนต์และอุตสาหกรรมดังกล่าว พบว่าระดับราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลวที่เพิ่มสูงจะส่งผลกระทบต่อทั้งภาคอุตสาหกรรมและภาคการขนส่ง โดยเฉพาะผู้ประกอบการรถแท็กซี่ นอกจากนี้ผลต่างของราคาจำหน่ายก๊าซปิโตรเลียมเหลวจะส่งผลให้เกิดการลักลอบถ่ายเทหน้าก๊าซปิโตรเลียมเหลวสำหรับภาคหุงต้มไปใช้ในภาคขนส่งและอุตสาหกรรมซึ่งจะมีปัญหาด้านความปลอดภัยตามมา
3. เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2543 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอันได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สปช.) กรมโยธาธิการ กรมทะเบียนการค้า และ ปตท. ได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางการลด ผลกระทบจากการจ่ายเงินชดเชยก๊าซ

ปิโตรเลียมเหลวต่อผู้ใช้ก๊าซฯ ในภาคการขนส่งและอุตสาหกรรมแล้ว เห็นควรให้มีการเร่งรัดการดำเนินมาตรการปรับเปลี่ยนพลังงานจากการใช้น้ำมันและก๊าซปิโตรเลียมเหลว มาเป็นก๊าซธรรมชาติให้มากขึ้น โดยมีโครงการเร่งรัดการขยายการใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคการขนส่งและอุตสาหกรรมสรุปได้ ดังนี้

3.1 ปตท. ได้มีการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2543 ในการเร่งรัดการดำเนินการปรับเปลี่ยนพลังงานจากการใช้น้ำมันเป็นก๊าซธรรมชาติ มีความก้าวหน้าสรุปได้ดังนี้

(1) การขยายสถานีบริการก๊าซฯ 6 สถานี ในปี 2543 -2544 โดยจะจัดตั้งสถานีบริการก๊าซฯ ที่สำนักงานใหญ่ ปตท., ศูนย์ปฏิบัติการก๊าซฯ ชลบุรี, โรงแยกก๊าซฯ ที่ระยอง และสถานีบริการก๊าซฯ อีก 3 สถานี เพื่อให้บริการรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. จำนวน 250-300 คัน รถจัดเก็บขยะของ กทม. จำนวน 350-400 คัน และรถยนต์ที่ใช้งานของ ปตท. จำนวน 200 คัน โดยรถยนต์ดังกล่าวจะต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซธรรมชาติและเปลี่ยนเครื่องยนต์เป็นระบบเชื้อเพลิงรวม คาดว่าจะสามารถลดการใช้น้ำมันดีเซลได้ 30,000 ลิตรต่อวัน หรือประมาณ 11 ล้านลิตรต่อปี ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำแผนงานโครงการเพื่อเสนอขอรับการสนับสนุนจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน

(2) การเร่งดำเนินโครงการท่อจำหน่ายก๊าซฯ รอบกรุงเทพฯ และปริมณฑล (Bangkok Gas Ring Project) พร้อมการขยายสถานีบริการก๊าซฯ ตามแนวท่อดังกล่าว ซึ่งเป็นการขยายโครงการท่อส่ง ก๊าซฯ จากท่อราชบุรี-วังน้อย ไปโรงไฟฟ้าพระนครใต้ ให้ครอบคลุมโรงไฟฟ้าพระนครเหนือและกลุ่มอุตสาหกรรมรอบกรุงเทพฯ ซึ่งคาดว่าจะนำเสนอขออนุมัติต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรีได้ภายในเดือนตุลาคม 2543

3.2 โครงการเร่งรัดการขยายการใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคการขนส่งเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทาง การทยอยปรับเพิ่มราคาก๊าซปิโตรเลียมเหลว โดยเร่งดำเนินการปรับเปลี่ยนจากการใช้น้ำมันและก๊าซปิโตรเลียมเหลวให้เป็นก๊าซธรรมชาติมากขึ้น โดยมีแผนการดำเนินการดังนี้

(1) แผนงานระยะสั้น ปตท. จะเร่งดำเนินการ ดังนี้

- ขยายการให้บริการของสถานีก๊าซฯ ที่รังสิตให้แการถแท็กซี่ พร้อมทั้งจัดทำโครงการทดสอบการติดตั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซธรรมชาติในรถแท็กซี่อาสาสมัครจำนวน 100 คัน ใช้งบลงทุน 4 ล้านบาทซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จ ในเดือนพฤศจิกายน 2543 นอกจากนี้ได้มีการขอรับการสนับสนุนเงินจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ในการปรับปรุงและปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ของรถโดยสารประจำทาง NGV ของ ขสมก. จำนวน 82 คัน ที่มีอายุการใช้งาน 7 ปี ให้เหมาะสมกับคุณภาพก๊าซฯ ในประเทศ มีค่าใช้จ่ายประมาณ 65 ล้านบาท และเพิ่มจำนวนรถโดยสารประจำทาง NGV ที่สถานีรังสิต จำนวน 70 คัน ค่าใช้จ่ายประมาณ 400-420 ล้านบาท

- ในการขยายสถานีบริการก๊าซฯ จำนวน 6 สถานี ที่ดำเนินการอยู่จะเพิ่มการให้บริการแก่กลุ่มแท็กซี่และจัดหาสถานีบริการก๊าซฯ เคลื่อนที่ (Mobile Station) จำนวน 1 คัน รวมทั้งการจัดโครงการ ส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติในรถแท็กซี่โดยติดตั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซธรรมชาติแบบให้เปลื่อกับรถแท็กซี่ จำนวน 1,000 คัน ซึ่ง ปตท. จะขอรับการสนับสนุนการดำเนินการดังกล่าว จากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานจำนวน 20 ล้านบาท (คิดเป็นร้อยละ 50 ของเงินลงทุน)

(2) แผนงานระยะยาว ปตท.จะขยายสถานีบริการก๊าซฯ จำนวน 30 สถานี ภายในปี 2548/2549 ตามแนวท่อส่งก๊าซฯ ในเส้นทางสายเหนือ (กรุงเทพฯ - สระบุรี), สายตะวันออก (กรุงเทพฯ - ระยอง), สายตะวันตก (กรุงเทพฯ - กาญจนบุรี) และรอบกรุงเทพฯ และปริมณฑล และการดำเนินการส่งเสริมการติดตั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซธรรมชาติในรถโดยสารประจำทาง รถโดยสารระหว่างจังหวัด รถบรรทุกต่างๆ รถแท็กซี่ และรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ซึ่งต้องขอให้มีการสนับสนุนด้านการลงทุนโดยการจัดหาแหล่งเงินกู้ระยะยาวดอกเบี้ยต่ำให้กับผู้ประกอบการ

4. ปตท. ได้พิจารณากลยุทธ์การกำหนดราคาให้ดึงดูดความนิยมในการใช้รถยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ เป็นเชื้อเพลิง เพื่อเป็นการส่งเสริมและผลักดันให้เกิดการขยายการใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคการขนส่งอย่างจริงจัง โดยเฉพาะในช่วงของการส่งเสริมและในภาวที่น้ำมันเชื้อเพลิงยังมีราคาสูง พร้อมกับการปรับราคาขายปลีกก๊าซปิโตรเลียมเหลว โดยจะกำหนดราคาขาย NGV อยู่ที่ระดับร้อยละ 50 ของราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล ซึ่งจะไม่สูงกว่าราคาขายปลีกก๊าซปิโตรเลียมเหลว

5. ในการจัดทำโครงการเร่งรัดการขยายการใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคการขนส่ง จำเป็นต้องขอรับการสนับสนุนและความร่วมมือจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานในการสนับสนุนด้านการเงิน กระทรวงการคลังในการสนับสนุนด้านการยกเว้นอากรนำเข้าและการจัดหาแหล่งเงินกู้ระยะยาวดอกเบี้ยต่ำ กรมโยธาธิการในการเร่งจัดทำและแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อควบคุมสถานีบริการก๊าซธรรมชาติ กรมการขนส่งทางบกในการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อควบคุมยานพาหนะที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในการสนับสนุนการให้สิทธิประโยชน์การลงทุนกับผู้ประกอบการธุรกิจ และการกำหนดเป็นนโยบายให้หน่วยงานของรัฐส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ของหน่วยงาน โดยเฉพาะในกลุ่มรถบริการสาธารณะ เช่น รถโดยสารประจำทาง และรถจัดเก็บขยะ เป็นต้น

มติของที่ประชุม

1. รับทราบความก้าวหน้าการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2543
 2. เห็นชอบโครงการเร่งรัดการขยายการใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคการขนส่งตามระเบียบวาระข้อ 2.2 - 2.4 โดยมีอบหมาย ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป
-

เรื่องที่ 4 มาตรการบรรเทาผลกระทบจากราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นในภาคขนส่ง

กระทรวงคมนาคม ได้รายงานต่อที่ประชุมสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. กระทรวงคมนาคม ได้มีการประชุมหารือกับผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2543, วันจันทร์ที่ 28 สิงหาคม 2543 และวันพุธที่ 30 สิงหาคม 2543 เพื่อหามาตรการช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น

2. ผลการประชุมหารือได้มีการกำหนดมาตรการเพื่อให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการขนส่ง สรุปได้ดังนี้

2.1 ผู้ที่อยู่ในข่ายได้รับความช่วยเหลือได้แก่ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของซึ่งมีจำนวน 2,258 ราย มีจำนวนรถรวมทั้งสิ้น 72,609 คัน

2.2 คุณสมบัติของผู้ขอรับการชดเชยต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ด้วยรถที่ใช้ขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ โดยเป็นรถที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนได้ด้วยตัวรถนั่นเอง และบรรจุในบัญชี ขส.บ.11 พร้อมทั้งจดทะเบียนและชำระภาษีประจำปีอย่างถูกต้องครบถ้วน

2.3 การจ่ายชดเชยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงให้ชดเชยเฉลี่ย 40 ลิตรต่อวันต่อคัน ในอัตราลิตรละ 1.20 บาท ระยะเวลาในการชดเชยประมาณ 3 เดือน ทั้งนี้หากราคาน้ำมันลดลงต่ำกว่าลิตรละ 12 บาท ให้ยุติการชดเชยดังกล่าวทันที

2.4 วงเงินงบประมาณที่ต้องใช้ในการชดเชยประมาณวันละ 3.5 ล้านบาท หรือเท่ากับ 104.6 ล้านบาทต่อเดือน รวมระยะเวลา 3 เดือน เป็นเงิน 313.7 ล้านบาท

2.5 วิธีการดำเนินการสรุปได้ดังนี้

(1) ผู้ประกอบการจะต้องแจ้งความจำนงขอรับความช่วยเหลือที่กรมการขนส่งทางบก หรือที่สำนักงานขนส่งจังหวัดที่ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ตามแบบแสดงความจำนงที่กำหนดไว้

(2) กรมการขนส่งทางบกตรวจสอบคุณสมบัติของผู้ขอรับการชดเชย แล้วจึงจ่ายบัตรน้ำมันส่วนที่ 3 เพื่อให้ผู้ประกอบการนำไปใช้เติมน้ำมันจากสถานีบริการน้ำมันของ ปตท. ในราคาต่ำกว่าราคาปกติตามมูลค่าที่ระบุในบัตรน้ำมัน

(3) กรมการขนส่งทางบกจัดทำรายงานการจ่ายบัตรน้ำมัน โดยบัตรน้ำมันส่วนที่ 2 ส่งให้ ปตท. เพื่อใช้เป็นหลักฐานในการตรวจสอบการขอคืนเงินส่วนลดของสถานีบริการน้ำมัน และส่วนที่ 1 ส่งให้หน่วยงานเจ้าของงบประมาณเพื่อเป็นหลักฐานในการตรวจสอบการขอคืนเงินส่วนลดของ ปตท. โดย ปตท. ต้องรวบรวมบัตรน้ำมันส่วนที่ 3 และส่วนที่ 2 เพื่อขอรับเงินส่วนลดคืนจากหน่วยงานเจ้าของงบประมาณ

มติของที่ประชุม

- เห็นชอบในหลักการให้ชดเชยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่ผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ด้วยรถที่ใช้ขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ตามหลักเกณฑ์ที่กระทรวงคมนาคมกำหนดเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ประกอบการ ชดเชย อัตราการชดเชย ระยะเวลาการชดเชย และขั้นตอนการดำเนินงาน ดังมีรายละเอียดตามข้อ 2 โดยมีมอบหมายให้กระทรวงการคลังพิจารณาหาแหล่งเงินเพื่อชดเชยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

เรื่องที่ 5 การศึกษาการกำหนดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของโรงกลั่น

สรุปสาระสำคัญ

1. คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 7/2543 (ครั้งที่ 77) เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2543 ได้มีมติให้แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อศึกษาความเหมาะสมของการกำหนดราคาน้ำมันของประเทศ โดยมีรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสาวิตรี โพธิวิหค) เป็นประธานกรรมการ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สพช.) เป็นกรรมการและเลขานุการ ซึ่งต่อมาได้มีการออกคำสั่งคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ที่ 2/2543 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการศึกษาการกำหนดราคาจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของโรงกลั่นไทย ลงวันที่ 18 สิงหาคม 2543 เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามมติดังกล่าว
2. คณะกรรมการศึกษาการกำหนดราคาจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของโรงกลั่นน้ำมันไทย ได้รายงานผลการศึกษาการกำหนดราคาน้ำมันของโรงกลั่น โดยมีความเห็นสรุป ดังนี้
 - 2.1 การกำหนดราคาน้ำมันในประเทศ โดยอิงกับราคาน้ำมันสำเร็จรูปตลาดจอร์จทาวน์ เป็นหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมกับตลาดน้ำมันในประเทศไทยในปัจจุบัน เนื่องจาก สิงคโปร์เป็นตลาดหรือศูนย์กลางซื้อขายน้ำมันของภูมิภาคเอเชีย ราคาน้ำมันที่ซื้อขายในสิงคโปร์จะเปลี่ยนแปลงสอดคล้องกับตลาดอื่นๆ และสะท้อนความสามารถในการจัดหา และความต้องการน้ำมันของภูมิภาคนี้ สิงคโปร์เป็นตลาดส่งออกที่ใหญ่ที่สุด ซึ่งสะท้อนต้นทุนการนำเข้าระดับต่ำสุดที่โรงกลั่นไทยต้องแข่งขัน โดยโรงกลั่นสิงคโปร์จะมีต้นทุนการกลั่นในระดับต่ำ เนื่องจากประสิทธิภาพในการกลั่น ความได้เปรียบเรื่องขนาดของโรงกลั่น การขนส่ง และระบบภาษีต่ำ การแข่งขันกับสิงคโปร์ จะทำให้โรงกลั่นไทยต้องปรับปรุงประสิทธิภาพเพื่อลดต้นทุนการผลิต
 - 2.2 การกำหนดราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดยใช้หลักการของการกำหนดราคาตามต้นทุน (Cost plus basis) เป็นการประกันค่าการกลั่นให้โรงกลั่น การกำหนดราคาลักษณะนี้ ไม่เป็นผลดีต่อประเทศ การที่ราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดจอร์จทาวน์ มีความผันผวนสูงกว่าราคาน้ำมันดิบในช่วงระยะสั้น ๆ หลักการนี้เสมือนประเทศจะได้ประโยชน์ แต่ในภาวะราคาน้ำมันตลาดจอร์จทาวน์เป็นปกติ ค่าการกลั่นซึ่งอิงราคาสิงคโปร์จะอยู่ใน

ระดับต่ำกว่าค่าการกลั่นตามต้นทุน ดังนั้น หากให้โรงกลั่นใช้หลักการค่าการกลั่นตามต้นทุน ราคาน้ำมันในประเทศไทยจะสูงขึ้น และทำให้โรงกลั่นไม่ต้องแข่งขันในการปรับปรุงประสิทธิภาพเพื่อลดต้นทุน นอกจากนี้ เนื่องจากค่าการกลั่นตามต้นทุนของโรงกลั่นแต่ละแห่งจะแตกต่างกัน หากใช้ค่าการกลั่นเฉลี่ยจะทำให้โรงกลั่นที่มีต้นทุนสูงต้องขาดทุน ทำให้ในที่สุดรัฐต้องกำหนดค่าการกลั่นตามต้นทุนสูงสุด เพื่อให้โรงกลั่นทุกโรงไม่ขาดทุน

2.3 ภาวะปัจจุบันราคาน้ำมันสำเร็จรูปในตลาดจอร์เจียคโปรมีความผันผวน ความแตกต่างของ ราคาน้ำมันสำเร็จรูปกับราคาน้ำมันดิบอยู่ในระดับสูงกว่าปกติ อันมีสาเหตุมาจากปัญหาด้านการผลิตของโรงกลั่นหลายโรงในภูมิภาคนี้ ส่งผลให้ราคาน้ำมันในประเทศปรับตัวสูงขึ้นมากกว่าต้นทุนจริงของการผลิตของโรงกลั่นทำให้ค่าการกลั่นของโรงกลั่นเพิ่มสูงขึ้นในช่วงนี้ แต่โดยปกติแล้วค่าการกลั่นจะมีการปรับตัวตามภาวะตลาด ค่าการกลั่นที่เพิ่มขึ้นจะทำให้น้ำมันออกสู่ตลาดมากขึ้นและกดค่าการกลั่นให้ต่ำลง เมื่อค่าการกลั่นต่ำลงจะมีผลให้ปริมาณน้ำมันที่ออกสู่ตลาดลดลง ทำให้ค่าการกลั่นเพิ่มขึ้นภาวะที่ค่าการกลั่นสูงผู้ค้าน้ำมัน ก็จะมีการตอรองส่วนลดจากโรงกลั่น ทำให้ตลาดสามารถปรับตัวสู่ภาวะที่เหมาะสม ดังนั้น รัฐจึงไม่ควรเข้าไปแทรกแซงในภาวะปกติ

2.4 ในภาวะที่ราคาในประเทศสูงผิดปกติและค่าการกลั่นอยู่ในระดับสูง (5-7 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล) ควรมีการนำค่าการกลั่นส่วนหนึ่งมาช่วยในการตรึงหรือลดราคาน้ำมันภายในประเทศ เพื่อช่วยเหลือผู้บริโภค แต่จะต้องคำนึงถึงค่าใช้จ่ายและภาระหนี้สินของโรงกลั่นด้วย เพราะในช่วงที่ผ่านมาโรงกลั่นประสบภาวะขาดทุน โดยหากพิจารณาค่าการกลั่นของโรงกลั่นไทยออยล์ ระดับค่าการกลั่นที่คุ้มทุน คือ 3 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล และหากคำนึงถึงการจ่ายดอกเบี้ยและการชำระหนี้แล้ว โรงกลั่นจะต้องได้รับค่าการกลั่นในระดับ 4 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล

2.5 ภาวะค่าการกลั่นที่สูงในปัจจุบัน จะปรับตัวลดลงตามกลไกตลาดสู่ระดับปกติในเวลา ต่อมา ดังนั้น การให้ส่วนลดราคาน้ำมันสำเร็จรูปดังกล่าว ควรจะเป็นเพียงช่วงสั้น ๆ โดยเป็นการบริหารเพื่อ ลดความผันผวนของตลาดเพียงชั่วคราว แต่หากความผันผวนของราคาน้ำมันสำเร็จรูป ยังคงดำเนินต่อไปเป็นระยะเวลานาน จนกลายเป็นแนวโน้มที่แน่นอนของราคา หรือเป็นภาวะปกติของตลาด การให้ส่วนลดดังกล่าว ก็ควรที่จะยกเลิกเช่นกัน เพราะมีฉะนั้นจะส่งผลต่อการจัดหาของประเทศ โดยโรงกลั่นจะส่งออกน้ำมันแทนการจำหน่ายในประเทศ ซึ่งอาจเกิดภาวะการขาดแคลนน้ำมันภายในประเทศขึ้นได้ ทำให้รัฐจะต้องเข้าไปแทรกแซงตลาดโดยการควบคุมการส่งออก

2.6 รัฐไม่มีนโยบายที่จะแทรกแซงตลาด โดยยังยึดหลักการของตลาดเสรี ดังนั้น การนำส่วนลดค่าการกลั่นเพื่อให้ส่วนลดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงภายในประเทศเป็นการชั่วคราว ในช่วงที่ราคาน้ำมันของประเทศอยู่ในระดับสูงนี้ รัฐไม่สามารถบังคับบริษัทเอกชนได้ คณะกรรมการฯ จึงเห็นสมควรให้ใช้การปิโตรเลียม แห่งประเทศไทย (ปตท.) และโรงกลั่นไทยออยล์ เป็นกลไกในการบริหารค่าการกลั่นและค่าการตลาด โดยให้นำส่วนลดค่าการกลั่นมาช่วยตรึงหรือลดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงมิให้

สูงขึ้น เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของประชาชน ในช่วงที่ค่าการกลั่นอยู่ในระดับสูงเป็นการชั่วคราว

2.7 ในส่วนของผู้ค้าน้ำมันรายย่อยที่ไม่มีหุ้นในโรงกลั่น ซึ่งไม่ได้รับส่วนลดค่าการกลั่นในส่วนนี้ทำให้เกิดความเสียเปรียบ แต่ในช่วงที่ผ่านมา ภาวะราคาน้ำมันอยู่ในระดับปกติ ผู้ค้าน้ำมันกลุ่มนี้เคยได้เปรียบจากการที่สามารถเจรจาต่อรองกับโรงกลั่นเพื่อให้ได้ราคาต่ำสุด แทนการที่โรงกลั่นต้องส่งออก แต่คาดว่าสภาวะปัญหาค่าการกลั่นสูงจะเป็นเหตุการณ์ชั่วคราว ระยะเวลาสั้น ๆ เท่านั้น

2.8 คณะกรรมการฯ ได้มีการพิจารณาแนวทางอื่น ๆ เพื่อช่วยลดต้นทุนราคาน้ำมัน ในช่วงที่ประเทศประสบปัญหาเรื่องราคาน้ำมันแพง เช่น การตกลงราคาล่วงหน้า การปรับลดมาตรฐาน คุณภาพเป็นการชั่วคราว (การลดปริมาณ MTBE ในน้ำมันเบนซิน, การลดอุณหภูมิการกลั่นของน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว)

3. คณะกรรมการศึกษาฯ ได้เสนอว่าในช่วงที่ภาวะตลาดน้ำมันผิดปกติ ทำให้ค่าการกลั่นมีความผันผวนมาก ให้ ปตท. และโรงกลั่นไทยออยล์ ใช้หลักการบริหารค่าการกลั่นและค่าการตลาด โดยนำส่วนลดค่าการกลั่นมาช่วยตรึงหรือลดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงมิให้สูงขึ้น ซึ่งเป็นการบริหารความผันผวนของตลาด และเป็นการดำเนินการเพียงชั่วคราวเท่านั้น ส่วนโรงกลั่นอื่นให้เป็นไปตามความสมัครใจ เมื่อค่าการกลั่นลดลงสู่ภาวะปกติ หรือหากความแตกต่างของราคาน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปคงที่อยู่ในระดับสูงจนเป็นภาวะปกติของตลาดแล้ว มาตรการดังกล่าวก็ให้ยกเลิกไป

มติของที่ประชุม

1. รับทราบความเห็นคณะกรรมการศึกษาการกำหนดราคาจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของโรงกลั่นน้ำมันไทย ตามข้อ 2
2. เห็นชอบการดำเนินการตามข้อเสนอของคณะกรรมการศึกษาการกำหนดราคาจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของโรงกลั่นไทย ซึ่งมีข้อเสนอว่าในช่วงที่ภาวะตลาดน้ำมันผิดปกติ ทำให้ค่าการกลั่นมีความผันผวนสูงขึ้นมากนี้ ให้ ปตท. และโรงกลั่นไทยออยล์ ใช้หลักการบริหารค่าการกลั่นและค่าการตลาด โดยนำส่วนลดค่าการกลั่นมาช่วยตรึงหรือลดราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงมิให้สูงขึ้น ซึ่งเป็นการบริหารความผันผวนของตลาด และเป็นการ ดำเนินการเพียงชั่วคราวเท่านั้น ส่วนโรงกลั่นอื่นให้เป็นไปตามความสมัครใจ เมื่อค่าการกลั่นลดลงสู่ภาวะปกติ หรือหากความแตกต่างของราคาน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปคงที่อยู่ในระดับสูงจนเป็นภาวะปกติของตลาดแล้ว มาตรการดังกล่าวก็ให้ยกเลิกไป
3. มอบหมายให้ สพช. และ ปตท. รับไปดำเนินการประชาสัมพันธ์เรื่องระบบราคาน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องให้แก่ประชาชน

เรื่องที่ 6 การจำหน่ายน้ำมันสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง

สรุปสาระสำคัญ

1. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (สพช.) ได้พิจารณาข้อเสนอของสมาคมการประมงแห่งประเทศไทย ในการให้มีการจัดตั้งระบบการค่าน้ำมันกลางทะเลอย่างถูกต้องตามกฎหมาย โดยการจัดตั้งสถานี (Tanker) จำหน่ายน้ำมันกลางทะเลโดยบริษัท ผู้ค่าน้ำมัน เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของชาวประมง ในเรื่องต้นทุนการทำประมง และการเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำเข้าน้ำมันทางทะเล และเห็นว่าจะเกิดผลดีต่อประเทศชาติโดยรวม จึงได้ขอความเห็นชอบในหลักการต่อรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสาวิตรี โภธิวิหค) เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของการจัดตั้งระบบการค่าน้ำมันกลางทะเลอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรีได้สั่งการให้ สพช. ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ของการดำเนินงานและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2. ผลการประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้คือ

2.1 การดำเนินการดังกล่าวเป็นการช่วยให้ชาวประมงซื้อน้ำมันในราคาต่ำที่สุด โดยไม่มีการเก็บภาษีและกองทุนต่างๆ รวมทั้งยกเว้นข้อกำหนดคุณภาพของน้ำมันบางประการ ซึ่งไม่จำเป็นสำหรับการใช้ ในทะเล

2.2 เป็นการช่วยให้เรือจำหน่ายน้ำมันเข้ามาใกล้ชายฝั่งมากขึ้น คือ สามารถจำหน่ายน้ำมันในเขตต่อเนื่อง แต่ น้ำมันที่จำหน่ายแก่ชาวประมงในเขตต่อเนื่องต้องเป็นน้ำมันที่ผลิตในประเทศไทยเท่านั้น

2.3 เพื่อเป็นการคุ้มครองผลประโยชน์ของชาวประมง ควรจัดให้มีการควบคุมการจำหน่าย น้ำมันที่มีคุณภาพได้มาตรฐาน ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เครื่องยนต์เรือควบคุมมิเตอร์ให้ปริมาณจำหน่าย และเรือจำหน่ายน้ำมันต้องมีอุปกรณ์ที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย และมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อความปลอดภัยแก่เรือประมง และไม่เกิดมลภาวะในทะเล

2.4 ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการลักลอบขนน้ำมันเถื่อนเข้าสู่ฝั่งให้มีการเติมสีน้ำมัน ให้แตกต่างจากน้ำมันที่ใช้บนบก และเติมสาร Marker

มติของที่ประชุม

- ที่ประชุมรับทราบและเห็นชอบให้ศึกษาการจัดตั้งระบบการจำหน่ายน้ำมันสำหรับชาวประมงในเขตต่อเนื่อง เมื่อการศึกษาแล้วเสร็จให้นำเสนอคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติพิจารณาต่อไป

เรื่องที่ 7 ข้อเสนอการลดระดับราคาน้ำมันโดยการผ่อนปรนข้อกำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง

สรุปสาระสำคัญ

1. การดำเนินการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นจากการใช้รถยนต์ โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2535 โดยมีการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันดีเซลและเบนซิน ดังนี้

1.1 น้ำมันดีเซล ได้มีการลดอนุภาคมูลฐาน จาก 370 องศาเซลเซียส เป็น 357 องศาเซลเซียส ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2536 เพื่อลดปัญหาควันดำของรถบรรทุก รถโดยสาร และรถขนส่งทั่วไป นอกจากนี้ได้มีการลดปริมาณกำมะถันในน้ำมันดีเซลจากร้อยละ 1 จนปัจจุบันเหลือเพียงร้อยละ 0.05 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2542 ทั้งนี้เพื่อแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก โดยเฉพาะฝุ่นที่มีขนาดต่ำกว่า 10 ไมครอน ซึ่งมีผลเสียต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน

1.2 น้ำมันเบนซิน ได้มีการลดสารเบนซินจากเดิมไม่สูงกว่าร้อยละ 5 โดยปริมาตร เหลือไม่เกินร้อยละ 3.5 โดยปริมาตรตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2536 และลดปริมาณสารอะโรมาติกจากเดิมที่กำหนดไว้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2537 มีปริมาณไม่สูงกว่าร้อยละ 50 โดยปริมาตร ให้ลดลงเป็นไม่สูงกว่าร้อยละ 35 โดยปริมาตร ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2543 ทั้งนี้ เนื่องจากสารอะโรมาติกโดยเฉพาะสารเบนซินซึ่งจัดว่าเป็นสารก่อมะเร็ง (Carcinogen) ที่ทางองค์การอนามัยโลกกำหนดเป็นสารมลพิษในบรรยากาศให้มีปริมาณน้อยที่สุดหรือไม่มีเลย

2. ข้อเสนอการลดระดับราคาน้ำมัน โดยการผ่อนปรนข้อกำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง

- น้ำมันดีเซลเพิ่มอนุภาคมูลฐานจาก 357 องศาเซลเซียส เป็น 370 องศาเซลเซียส จะทำให้ราคาปรับตัวลดลงประมาณ 0.20 บาท/ลิตร
- น้ำมันดีเซลเพิ่มปริมาณกำมะถันจาก 0.05% เป็น 0.5% จะทำให้ราคาปรับตัวลดลง ประมาณ 0.30 บาท/ลิตร
- น้ำมันเบนซินเพิ่มปริมาณสารอะโรมาติกจากร้อยละ 35 เป็นร้อยละ 50 โดยปริมาตร จะทำให้ราคาปรับตัวลดลงประมาณ 0.20 บาท/ลิตร

3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะกรมทะเบียนการค้า และกรมควบคุมมลพิษ มีความเห็นเกี่ยวกับข้อเสนอดังกล่าวข้างต้นสรุปความเห็นได้ดังนี้

3.1 น้ำมันดีเซล มีผลการศึกษาริวิจัยที่ประกอบความเห็นดังนี้

(1) จากการศึกษาในต่างประเทศโครงการ The European Programme on Emissions, Fuels, and Engine Technologies ปี ค. ศ. 1995 พบว่าการลดความหนาแน่น Polyaromatic อนุภาคมูลฐาน และปริมาณกำมะถันในน้ำมันดีเซล มีส่วนช่วยในการลดปริมาณฝุ่นละออง (PM) ในไอเสียของเครื่องยนต์ โดยการลดอนุภาคมูลฐาน (T95 จาก 370 องศาเซลเซียส เป็น 325 องศาเซลเซียส) พบว่ามีส่วนช่วยในการลดปริมาณฝุ่นละอองในไอเสียโดยเฉพาะรถยนต์ดีเซลขนาดเล็กประมาณ 6.9% นอกจากนี้ จากผลการทดสอบของ Japan Clean Air Program ปี ค.ศ. 1996-1998 พบว่าการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงชนิดที่มีอนุภาคมูลฐานเพิ่มขึ้นจาก 330

องศาเซลเซียสเป็น 350 องศาเซลเซียส มีผลทำให้ปริมาณฝุ่นละอองในไอเสียของรถยนต์ดีเซลขนาดเล็กและขนาดใหญ่เพิ่มขึ้นเฉลี่ย 14.6% และ 8.7% ตามลำดับ

(2) ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในช่วงที่ผ่านมามาตั้งแต่ปี 2535 -2542 พบว่าปัญหาฝุ่นละอองยังคงเป็นปัญหาหลักของกรุงเทพมหานคร โดยมีการตรวจพบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM-10) ซึ่งมีแหล่งกำเนิดส่วนใหญ่มาจากยานพาหนะอยู่ในระดับเกินเกณฑ์มาตรฐานมาตั้งแต่ปี 2536 และเพิ่มระดับความรุนแรงเรื่อยมาจนถึงปี 2539 ซึ่งมีความรุนแรงมากที่สุด การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันดีเซลจึงเป็นมาตรการที่สำคัญประการหนึ่งในการลดปริมาณการระบายฝุ่นละอองในไอเสียของเครื่องยนต์

(3) จากการวิจัยเรื่องผลกระทบของฝุ่นละอองต่อสุขภาพอนามัยในเขตกรุงเทพมหานคร โดยวิทยาลัยการสาธารณสุข จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ร่วมกับบริษัท Hagler Bailly พบว่าการลดระดับค่าเฉลี่ยรายปีของฝุ่นละอองขนาดเล็กทุก 10 ug/m³ จะช่วยลดผลกระทบต่อสุขภาพอนามัย ซึ่งคิดเป็นเงินจะมีค่าประมาณ 35,000 - 88,000 ล้านบาทต่อปี การเพิ่มอุณหภูมิการกลั่นน้ำมันดีเซล (T90) จาก 357 องศาเซลเซียส เป็น 370 องศาเซลเซียส ทำให้ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลลดลงได้ประมาณ 0.25 บาท/ ลิตร เมื่อคิดจากปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลทั่วประเทศในปี 2542 ประมาณ 42 ล้านลิตรต่อวัน จะประหยัดเงินได้เพียง 10.5 ล้านบาทต่อวัน คิดเป็นเงินประมาณ 3,832.5 ล้านบาทต่อปี ดังนั้น เมื่อคิดเปรียบเทียบกันแล้วไม่คุ้มกับสุขภาพอนามัยและคุณภาพชีวิตของประชาชนซึ่งคำนวณเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครเท่านั้นที่จะต้องเสียไปถึง 35,000-88,000 ล้านบาทต่อปี

3.2 น้ำมันเบนซิน มีผลการศึกษารวบรวมความเห็นดังนี้

(1) จากผลการศึกษารวบรวมเรื่อง "Toxic Air Pollution Exhaust Emission with Reformulated Gasoline" ในปี 2543 พบว่าการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเบนซินโดยการลดปริมาณสารอะโรมาติกจากร้อยละ 45 ลงเหลือร้อยละ 20 จะมีผลทำให้ปริมาณสารมลพิษในไอเสียของรถยนต์มีการเปลี่ยนแปลง ได้แก่ สารเบนซิน ลดลงร้อยละ 30.9+/-6.2

(2) ผลการวิจัยที่ดำเนินการโดยการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) ในปี 2542 พบว่าการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงโดยการลดปริมาณสารอะโรมาติกมีผลทำให้ปริมาณสารมลพิษใน ไอเสียของรถยนต์เปลี่ยนแปลง กล่าวคือ กรณีสารอะโรมาติกลดลงจากร้อยละ 45 ลงเหลือร้อยละ 35 มีผลให้ปริมาณสารเบนซินลดลงร้อยละ 16 และกรณีสารอะโรมาติกลดลงจากร้อยละ 45 ลงเหลือร้อยละ 20 มีผลให้สารเบนซินลดลงร้อยละ 36.3 ปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) ลดลงร้อยละ 7.5 และปริมาณก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจนลดลงร้อยละ 14.2

มติของที่ประชุม

1. รับทราบข้อเสนอการลดระดับราคาน้ำมันโดยการผ่อนปรนข้อกำหนดคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงว่ามีความเป็นไปได้ในทางเทคนิค แต่การดำเนินการต้องมีความระมัดระวังรอบคอบ โดยมอบหมายให้กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี

และสิ่งแวดลอม รับไปพิจารณาถึงผลกระทบที่จะมีต่อสิ่งแวดลอมและสุขภาพ
อนามัยของประชาชน

2. เห็นชอบให้มีการปรับลดอัตราการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับ
น้ำมันดีเซลจาก 25 สตางค์ /ลิตร เหลือ 0 สตางค์/ ลิตร เป็นการชั่วคราว โดย
ให้เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2543 เป็นต้นไป และเมื่อราคา
น้ำมันลดลงและเป็นช่วงเวลาที่เหมาะสมให้พิจารณาปรับเพิ่มอัตราการเก็บเงิน
เข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับน้ำมันดีเซลใหม่

เรื่องที่ 8 ข้อเสนอมาตรการช่วยเหลือเกษตรกรจากผลกระทบราคาน้ำมันที่ เพิ่มสูงขึ้น

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (นายอนุรักษ์ จริมาศ) ได้หารือต่อที่
ประชุม เกี่ยวกับการพิจารณาให้ความช่วยเหลือแก่เกษตรกร ซึ่งได้รับผลกระทบจาก
ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับผลผลิตทางการเกษตรล้นตลาดและมีราคาตกต่ำ
กระทรวงเกษตรฯ จึงได้มีการประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและเห็นว่าควรจะมี
มาตรการให้ความช่วยเหลือแก่ภาคเกษตรทุกสาขาโดยรวมด้วย และเนื่องจากการ
พิจารณาให้ความช่วยเหลือเป็นรายสินค้าอาจไม่มีข้อมูลรายละเอียดเพียงพอ จึง
พิจารณาว่าควรให้ความช่วยเหลือเป็นภาคครัวเรือนเกษตรกรซึ่งมีประมาณ 5.6 ล้าน
ครัวเรือน ส่วนจะพิจารณาให้ความช่วยเหลืออย่างไรอยากขอให้รัฐมนตรีประจำสำนัก
นายกรัฐมนตรี (นายสาวิตรี โพธิวิหค) รับไปพิจารณาหาแนวทางให้ด้วย และขอให้
ที่ประชุมให้ความเห็นชอบในหลักการว่าควรให้ความช่วยเหลือแก่ภาคเกษตรในระดับ
ครัวเรือน

การพิจารณาของที่ประชุม

1. รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสาวิตรี โพธิวิหค) มีความเห็นว่าใน
หลักการแล้วคณะกรรมการฯ นี้เห็นชอบที่จะให้ความช่วยเหลือเป็นรายภาคอยู่
แล้ว ไม่ว่าจะเป็นสาขาขนส่ง ประมง และเกษตร ส่วนแต่ละภาคการผลิต
ต้องการให้พิจารณาช่วยเหลืออย่างไร ควรเป็นหน้าที่ของแต่ละกระทรวงซึ่ง
ดูแลเรื่องนี้โดยตรงเป็นผู้จัดทำข้อเสนอเข้ามา เช่นเดียวกับที่กระทรวง
คมนาคมทำข้อเสนอเข้ามาให้ที่ประชุมนี้พิจารณา อย่างไรก็ตาม การยกเลิก
การจัดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับน้ำมันดีเซลในวันนี้ก็เป็นการ
ช่วยเหลือทุกภาคการผลิต รวมทั้งภาคเกษตรด้วย แต่ถ้าจะให้พิจารณาช่วย
เฉพาะกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง ที่เห็นว่ายังคงมีความจำเป็นอยู่ก็ขอให้ทำข้อเสนอเข้า
มา
2. รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (นายอนุรักษ์ จริมาศ) เสนอ
ให้ที่ประชุม เห็นชอบในหลักการก่อนว่าควรให้ความช่วยเหลือแก่ภาคเกษตร
โดยรวม และให้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกับกระทรวงเกษตรฯ
พิจารณาริธีปฏิบัติในการให้ความช่วยเหลือแก่เกษตรกรต่อไป เนื่องจาก
ครัวเรือนเกษตรกรที่มีอยู่ 5.6 ล้านครัวเรือน ใช้น้ำมันในภาคเกษตรเฉลี่ยครัวเรือน

ละ 15 ลิตร/เดือน หรือประมาณ 180 ลิตร/ปี/ครัวเรือน โดยอาจพิจารณาให้ความช่วยเหลือระยะหนึ่งประมาณ 4 เดือน

3. ประชาชน ได้ขอให้ที่ประชุมพิจารณาเห็นชอบในหลักการในการให้ความช่วยเหลือแก่เกษตรกร ในระดับครัวเรือน โดยให้กระทรวงเกษตรฯ ร่วมกับกระทรวงการคลัง และ สพช. รับผิดชอบพิจารณาในรายละเอียดเกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลือต่อไป ซึ่งในหลักการกระทรวงการคลังก็ไม่ขัดข้องที่จะจัดหาแหล่งเงินสนับสนุน อย่างไรก็ตาม ขอให้มีการชี้แจงด้วยว่าคณะกรรมการฯ ได้มีการพิจารณาช่วยเหลือเกษตรกรอยู่แล้วโดยผ่านทาง ธกส. โดยการลดราคาน้ำมันให้ 25 สตางค์/ลิตร แต่ขอให้มีการเร่งรัดการขยายสถานีบริการจาก 300 สถานี ให้ ครอบคลุม 1,500 สถานี โดยเร็ว และจากการปรับลดอัตราดอกเบี้ยเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในวันนี้ 25 สตางค์/ลิตร ก็เป็นการให้ความช่วยเหลือแก่ภาคเกษตรรวมทั้งหมด 50 สตางค์/ลิตร

มติของที่ประชุม

1. ให้เร่งขยายโครงการจำหน่ายน้ำมันราคาถูกของ ปตท. ให้แก่เกษตรกรที่เป็นสมาชิกของธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร ให้ครอบคลุม 1,500 สถานีโดยเร็ว
 2. เห็นชอบในหลักการให้พิจารณาหามาตรการช่วยเหลือเกษตรกรในระดับครัวเรือน ซึ่งได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมัน โดยมอบหมายให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ร่วมกับกระทรวงการคลัง และ สพช. รับผิดชอบพิจารณาในรายละเอียดต่อไป
-